

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO
Y CIENCIAS POLÍTICAS



UDH
UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

TESIS

**EL D.S. N° 003-2014-MTC Y SU INCIDENCIA EN ACCIDENTES
DE TRÁNSITO ORIGINADOS POR CONDUCTORES EN ESTADO
DE EBRIEDAD EN EL DISTRITO HUÁNUCO.**

**Para Optar el Título Profesional de :
ABOGADA**

TESISTA
CALORETTI EGOAVIL, Patricia

ASESOR
Dr. MARTÍNEZ FRANCO, Pedro Alfredo

Huánuco – Perú
2018



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional



RESOLUCIÓN N° 576-2018-DFD-UDH
Huánuco, 24 de setiembre de 2018

Visto la Resolución N°095-2017-DCATP-UDH de fecha 12 de julio de 2017 que declara **APROBAR** el Proyecto de Investigación intitulado “**EL D. S. N° 003-2014-MTC Y SU INCIDENCIA EN ACCIDENTES DE TRANSITO ORIGINADOS POR CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD EN EL DISTRITO DE HUÁNUCO**”, presentado por la Bachiller Patricia Paola CALORETTI EGOAVIL;

CONSIDERANDO:

Que, el Art. 14° numeral 1 del Reglamento de Grados y Títulos del Programa Académico de Derecho y Ciencias Políticas vigente para el caso determina las diversas modalidades al cual el Graduando puede acogerse para obtener el Título Profesional de Abogado.

Que, mediante Resolución N°587-2015-R-CU-UDH de fecha 29 de mayo de año 2015 se aprobó el ciclo se Asesoramiento para la tesis profesional- CATP/DERECHO del Programa Académico de Derecho y Ciencias Políticas, en atención al Art. 31 del Reglamento General de Grados y Títulos de la UDH;

Que, mediante Informe N° 017-2018-UDH/FD-CATP/FPel de fecha 25 de setiembre de 2018, el Dr. Félix Ponce e Ingunza Asesor del Proyecto de Investigación “**EL D. S. N° 003-2014-MTC Y SU INCIDENCIA EN ACCIDENTES DE TRANSITO ORIGINADOS POR CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD EN EL DISTRITO DE HUÁNUCO**”, *aprueba el informe final de la Investigación;*

Que, en cumplimiento al Art. 31 del Reglamento de Grados y Títulos del Programa Académico de Derecho y CC.PP vigente para el caso y a mérito del documento de visto y habiendo la Bachiller previamente presentado los tres ejemplares de la referida Tesis debidamente espiralados, es pertinente emitir la Resolución de Jurado y señalar fecha y hora para su Sustentación;

Estando a lo dispuesto en el Art. 44° de la Nueva Ley Universitaria N° 30220; Inc. n) del Art. 44° del Estatuto de la Universidad de Huánuco; Reglamento de Grados y Títulos aprobado con Resolución N° 466-2016-R-CU-UDH del 23 de mayo de 2016 y la facultad que indique;

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- *DESIGNAR al Jurado Calificador para examinar a la Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas, doña Patricia Paola CALORETTI EGOAVIL, para obtener el Título Profesional de ABOGADA por la modalidad de Trabajo de Investigación Científica (Tesis), llevado a cabo en el Ciclo de Asesoramiento para la Tesis profesional; a los siguientes docentes:*

Mg. Mariela Garay Mercado	: Presidente
Abg. Hugo Vidal Romero	: Secretario
Abg. Jesús M. Figueroa Ambicho	: Vocal



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional



RESOLUCIÓN N° 576-2018-DFD-UDH
Huánuco, 24 de setiembre de 2018.

Artículo Segundo.- Señalar el día viernes 28 de setiembre de 2018 a horas 11.30 a.m. dicha Sustentación, en la Sala de Simulación de Audiencias Judiciales de la Universidad de Huánuco, sito en el 4to. Edificio 1er. Piso de la ciudad universitaria La Esperanza.

Artículo Tercero.- Difúndase publicando e invitando a la comunidad académica para que presencian dicha sustentación.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Mg. FERNANDO CORCINO BARRUETA
DECANO

DISTRIBUCIÓN: Vice. Rect. Académico, Fac. Derecho, Of. Mat. Y Reg. Acad. Interesado, archivo
FCB/znn



**ACTA DEL PROCESO DE CALIFICACIÓN POR LA MODALIDAD DE PRESENTACION
Y SUSTENTACION DE UNA TESIS**

En la ciudad de Huánuco, siendo las 11:30am horas del día veintiocho del mes de setiembre del año dos mil dieciocho se reunieron en el Salón de Audiencias de Simulación de la Universidad los miembros Ratificados del Jurado Examinador, designados por Resolución N° 576-2018-DFD -UDH del 24 de setiembre de 2018, al amparo de la nueva Ley Universitaria N° 30220 inc "n" del Art. 44 del Estatuto de la Universidad de Huánuco, Reglamento de Grados y Títulos, para proceder por la modalidad de Presentación y Sustentación de una Tesis de la Graduada **Patricia Paola CALORETTI EGOAVIL** la postulante al Título de Abogada, procedió a la exposición de la Tesis, absolviendo las interrogantes que le fueron formuladas por los miembros designados del Jurado, de conformidad con las respectivas disposiciones reglamentarias; realizado el exposición, el Jurado procedió a la calificación.

JURADOS CALIFICADORES

PUNTAJE

Mg. Mariela Garay Mercado	Presidente	<u>16</u>
Abg. Hugo Vidal Romero	Secretario	<u>16</u>
Abg. Jesús M. Figueroa Ambicho	Vocal	<u>16</u>

CALIFICATIVO : 16 Dieciseis
En números En letras

RESULTADO : Aprobado por Unanimidad


.....
Mg. Mariela Garay Mercado
Presidente


.....
Abg. Hugo Vidal Romero
Secretario


.....
Abg. Jesús M. Figueroa Ambicho
Vocal

DEDICATORIA

A Dios por el amor infinito que nos tiene, al darnos la oportunidad de expresarnos y desarrollarnos en todo sentido.

A Marzzia y a Thiago mis amados por quienes sigo adelante con esperanza y amor.

La Tesista

AGRADECIMIENTO

Al Mg. Alfredo Martel Santiago, por haberme brindado todos los conocimientos necesarios para seguir adelante con el presente trabajo de investigación.

La Tesista

ÍNDICE

DEDICATIRIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
INDICE	VII
RESUMEN	IX
SUMMARY	X
INTRODUCCIÓN	XI

CAPÍTULO I

I	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	12
1.1	Descripción del Problema	12
1.2	Formulación del Problema General	14
1.3	Formulación Problemas Específicos	14
1.4	Objetivo General	15
1.6	Justificación de la Investigación	15
1.7	Limitaciones de la Investigación	16
1.8	Viabilidad de la investigación	16

CAPÍTULO II

II	MARCO TEÓRICO	17
2.1	Antecedentes de la investigación	17
2.2	Bases teóricas	22
2.3	Definiciones conceptuales	62
2.4	Hipótesis	64
	2.4.1 Hipótesis General	64
	2.4.2 Hipótesis Específicas	64
2.5	Variables	64
	2.5.1 Variable Independiente	65
	2.5.2 Variable Dependiente	65
2.6	Operacionalización de variables	65

CAPÍTULO III

	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	66
3.1	Tipo de investigación	66
	3.1.1 Enfoque de investigación	66
	3.1.2 Nivel de investigación	67
	3.1.3 Diseño de la investigación	67
3.2	Población y muestra	67
	3.2.1. Población	67
	3.2.2 Muestra	68
3.3	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	68
	3.3.1 Para la recolección de datos	69
	3.3.2 Para la presentación de datos	69
	3.3.3 Para el análisis e interpretación de Datos	69

	CAPÍTULO IV	
	RESULTADOS	70
4.1	Procesamiento de datos	70
4.2	Contrastación de hipótesis y prueba de hipótesis	86
	CAPÍTULO V	
	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	87
5.1	Presentación de los resultados	87
	CONCLUSIONES	88
	RECOMENDACIONES	89
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
	ANEXOS	91
	Anexo 1: Ficha de Cuestionario	92
	Anexo 2: Copias de denuncias por conducir en Estado de ebriedad.	94
	Anexo 3: Matriz de consistencia	107

RESUMEN

La presente tesis, titulada “El D.S. N° 003-2014-MTC y su incidencia en accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el Distrito de Huánuco”, pretende aportar un marco descriptivo de dicha problemática incidiendo en sus causas y efectos.

En el primer capítulo se procede a formular el problema, como ya se dijo, teorizando sobre sus orígenes y consecuencias, resaltando la trascendencia teórica y práctica del problema y la viabilidad de realizar la misma de acuerdo a los objetivos trazados.

En el segundo capítulo, el marco teórico presenta los antecedentes del problema, facilitados mediante el desarrollo de sus definiciones conceptuales más básicas, incluyendo la descripción de los procesos del control, fiscalización y concientización con que se afronta dicha problemática, así mismo, aspectos referidos al marco legislativo vigente y los esfuerzos del Estado y otras entidades en torno a soluciones al respecto. Sobre dicha base, se formulan las hipótesis y variables.

El tercer capítulo corresponde a la metodología de la investigación, las técnicas e instrumentos utilizados y el tratamiento estadístico de la información, en función a una adecuada recolección, procesamiento e interpretación de los datos, cuyos resultados se detallan en el capítulo cuarto.

La discusión de los resultados y las conclusiones y recomendaciones se detallan en los capítulos quinto y sexto.

SUMMARY

The present thesis, entitled "The D.S. N ° 003-2014-MTC and its incidence in traffic accidents caused by drunk drivers in the District of Huánuco ", aims to provide a descriptive framework of this problem with an impact on its causes and effects.

In the first chapter we proceed to formulate the problem, as already said, theorizing about its origins and consequences, highlighting the theoretical and practical importance of the problem and the feasibility of carrying it out according to the objectives set.

In the second chapter, the theoretical framework presents the background of the problem, facilitated by the development of its most basic conceptual definitions, including the description of the processes of control, oversight and awareness with which this problem is addressed, as well as aspects related to the legislative framework and the efforts of the State and other entities around solutions in this regard. On this basis, hypotheses and variables are formulated.

The third chapter corresponds to the methodology of the research, the techniques and instruments used and the statistical treatment of the information, based on an adequate collection, processing and interpretation of the data, whose results are detailed in the fourth chapter.

The discussion of the results and the conclusions and recommendations are detailed in the fifth and sixth chapters.

INTRODUCCIÓN

Puede decirse que la presente tesis, titulada “El D.S. N° 003-2014-MTC y su incidencia en accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el Distrito de Huánuco”, se basa en la necesidad de solucionar dicha problemática local apelando a enfoques globales de carácter multisectorial, ya que la amplitud de un mal endémico como el problema citado parece ser suficientemente grande como para hacerse inmune a los esfuerzos aislados con que distintos sectores públicos y privados pretenden confrontarlo.

Atacar la mala práctica de conducir un vehículo en estado de ebriedad es atacar la naturaleza misma del hombre, ya que muchas personas consideradas ‘normales’ poseen un grado de tolerancia moral que no considera de suma gravedad el poner en peligro su vida y la de otras personas conduciendo un objeto potencialmente mortífero, como lo es un vehículo a cualquier velocidad con que se desplace.

Considerando realidades distintas a urbes grandes como Lima, el distrito de Huánuco representa un campo totalmente distinto para una investigación que pretenda generalizar la solución de un problema, ya que el carácter de una población relativamente poco numerosa y con diferente configuración geográfica y actividades económicas, puede ser muy diferente a la de una capital densamente sobrepoblada y desordenada. Así, el desempeño y eficacia de un organismo estatal, sea policial, judicial, administrativo o social, puede diferenciarse grandemente de acuerdo a donde se ubique.

Dada esta razón, la presente obedece al objetivo de describir y diagnosticar las normativas y actividades con que dichas entidades manejan la problemática ya enunciada.

La investigadora

CAPÍTULO I

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción del Problema

En el Perú, la ocurrencia de accidentes de tránsito se encuentra considerada entre las tres primeras causas de carga de enfermedad para el país. En los últimos 13 años, los traumatismos sufridos por accidentes de tránsito vienen ocasionando un promedio de 3.190 muertes y 4.558 lesionados, siendo la población más afectada, el público entre 15 a 29 años de edad.

El Ministerio de Salud, a través de la Estrategia de Seguridad Vial y Cultura de Tránsito, viene realizando acciones que buscan reducir la morbilidad, mortalidad y discapacidad producidas por traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito y otros problemas de salud pública asociados al transporte, además se viene trabajando articuladamente con los sectores involucrados a fin de generar intervenciones que posibiliten reducir las muertes y lesiones por estos eventos.

Desde la Oficina General de Comunicaciones del Ministerio de Salud se ha trabajado la campaña comunicacional: “Tránsito Seguro, Compromiso de Todos”, la cual tiene como objetivo principal buscar el compromiso del público en general, promover una cultura de seguridad vial y responsabilidad en los conductores y peatones que permita generar intervenciones que contribuyan a reducir muertes y lesiones por estos eventos.

Los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, generan un gran impacto en la sociedad y a nivel económico; por ello es materia de análisis y la prevención de los accidentes en todo el mundo se ha vuelto una prioridad. El índice de muertes por accidente de tránsito es en algunos países la segunda causa de muerte después del homicidio y todo lo que se haga en pro de prevenirlos es valioso.

Los accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de ebriedad constituyen un problema global y masivo cuyo control y fiscalización hasta el día de hoy es un desafío para todo Estado. Es fuente de costo social y familiar, así como de pérdidas económicas para las entidades de salud y seguros. No es exagerado decir que los costos totales por este flagelo son incalculables.

El tipo de legislación respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol que posee nuestro país, siendo muy similar a la de países desarrollados, no impacta positivamente con el mismo éxito que en dichos estados, ya que la diferencia está en la disciplina con que se afronta el control y fiscalización, la cual es aún deficiente en el Perú.

Así, se aprecia que los países con menores proporciones de víctimas fatales de accidentes de tránsito relacionadas al alcohol son aquellos que combinan una permisividad baja de gramos de alcohol por litro de sangre, con una alta fiscalización del cumplimiento de las normas en relación al consumo.

Para hacer un análisis del caso de Huánuco, es pertinente hablar de las particularidades de la problemática de la seguridad vial y los accidentes de tránsito y como se afronta por parte del Ministro de Transportes y Comunicaciones, a través de los cambios de su reglamentación en los últimos años.

Asimismo, los aspectos en que el sector Justicia (Ministerio de Justicia y DD.HH.), incide en el problema mediante las penalidades que contempla para los delitos por conducción en estado de ebriedad y los daños materiales o personales derivados de aquel, incluyendo la factibilidad y dificultad de su aplicación, en conjunto con las responsabilidades civiles, en ciudades o distritos como Huánuco, verificando si cumplen sus objetivos de disuasión contra estos delitos.

En el distrito de Huánuco, conociendo la naturaleza de sus vías de acceso y las características de su parque automotor (ticos, bajaj, motos lineales, camiones, volvos, etc.), se incide en resaltar la problemática del peligro latente, considerando la informalidad de dichos medios de

transporte, cuyos centros de reunión o paraderos coinciden con zonas poco ordenadas de la ciudad, infestadas de lugares de diversión y expendio de bebidas alcohólicas (principalmente en las afueras de la ciudad). Así, es fácil ver grupos de conductores consumiendo alcohol en el interior de su vehículo sin control alguno, disponiéndose luego a manejar sin que autoridad alguna lo impida o controle. De éste modo, es natural que hayan aumentado los accidentes derivados de éste hecho que incluyen vehículos menores, originando accidentes de tránsito, con daños materiales y humanos.

Si se considera que, a través del Decreto Supremo N°003-2014-MTC; referido a las sanciones que conlleva manejar en estado de ebriedad, y su posterior modificación el año 2016, contemplan mejorar la capacitación de los conductores y garantizar una amplia difusión de las penalidades y multas disuasivas para estos delitos, se considera necesario determinar la incidencia de éstas medidas en nuestra ciudad de Huánuco.

1.2 Formulación del Problema General

¿Cuál es la eficacia del DS 003-2014 MTC en la disminución de accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016?

1.3 Formulación del Problema Específico

PE1 ¿Cuál es el rango de efectividad del DS 003- 2014 MTC en la disminución de los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco 2016?

PE2 ¿Cómo influye el conocimiento de la nueva reglamentación en la frecuencia de ocurrencia de accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco 2016?

1.4 Objetivo General

Establecer la eficacia del DS 003-2014 MTC en la disminución de accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.

1.5 Objetivos Específicos

OE1. Determinar el rango de efectividad del DS 003- 2014 MTC en la disminución de los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco 2016.

OE2 Describir la influencia que tiene el conocimiento de la nueva reglamentación del DS 003- 2014 MTC, respecto a la ocurrencia de accidentes de tránsito por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.

1.6 Justificación de la Investigación

La presente investigación es doctrinariamente escasa por lo que se debe investigar los accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de un Decreto Supremo, endureció el cuadro de sanciones para los conductores ebrios que cometan infracciones de tránsito, como una de las medidas que implementa el Sector para combatir los accidentes en las pistas.

Esta investigación está relacionada con la legislación actual, esto va mejorar en forma eficaz; la regulación de accidentes de tránsito, ocasionados por conductores ebrios en el distrito de Huánuco. Es importante generar un nuevo debate en el campo jurídico, para mejorar la situación actual de accidentes de tránsito y dar una justificación para poder juzgar sobre esta incidencia. Además, la investigación es importante, ya que es un problema de accidente de tránsito que se ve

constantemente a nivel Regional, Nacional e Internacional en las pistas he visto necesario conocer el grado de eficacia del D.S. N° 003-2014. Así como también acudir a la biblioteca de la Universidad de Huánuco y tener acceso libre a expedientes sobre el tema.

1.7 Limitaciones de la Investigación

Es pertinente precisar que las limitaciones de la presente investigación, están relacionados a las restricciones propias del tipo del problema abordado, el cual se da por la poca investigación nacional sobre el tema, obligándonos a recurrir a la práctica judicial y doctrina nacional y extranjera para complementar el tema de investigación.

1.8 Viabilidad de la Investigación

Es viable así mismo desde un punto de vista económico puesto que el objeto de estudio no es oneroso para la investigadora, por otro lado, la investigadora cuenta con disponibilidad de tiempo tanto para su realización.

En el área de recursos humanos se contó con un asesor, así de apoyo logístico para la aplicación de encuestas. En el área de recursos materiales contamos con todo lo necesario para llevar a cabo mi proyecto de tesis como son: el papel bond, lapiceros, borradores, lápices, tajador, corrector, reglas, laptop, impresora, tinta, anillados o empastados, internet, y otras cosas más que falten. En el área de recursos económicos contamos con el recurso necesario para poder realizar nuestro proyecto de investigación para sustentar nuestra tesis.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

A nivel local

Visitando la biblioteca de las universidades de los centros de estudios en derecho no hemos encontrado antecedentes de investigación sobre el problema seleccionado y por consecuencia la presente investigación es hasta el momento el primero en su género.

A nivel nacional. La investigadora resalta sus conclusiones de la siguiente manera:

Titulo. Promoción de seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales Universidad. Pontificia Universidad Católica del Perú. Autor. María Matilde Rossel Díaz

Conclusiones

- 1.- Los usuarios de puentes peatonales suelen contradecirse entre lo que dicen y lo que hacen. Mencionan siempre usarlos cuando la realidad los Utilizan de vez en cuando. No existe el hábito de caminar. Los peatones prefieren caminar lo mínimo Indispensable y desearían tener un puente “en cada esquina”.
De esta forma, justifican no usarlo Los puentes peatonales se perciben poco amigables: están lejos de los paraderos les quita tiempo valioso, su uso de noche es peligroso.
- 2.- Se da una lectura distorsionada de lo que significa bienestar y seguridad priorizando la integridad física de sus hijos y no la propia. No se toma en cuenta que el bienestar de sus hijos se ve

amenazado cuando los padres ponen en riesgo sus vidas al no usar los puentes peatona.

- 3.- Inconsistencia entre el conocimiento y el comportamiento es el pragmatismo con el que el que enfocan el bienestar familiar. Cuando hablan de la muerte no sienten preocupación de dejar a sus hijos o familia en la orfandad. Cuidan que sus hijos no sufran accidentes pero aparentemente no les preocupa dejarlos en el desamparo si es que ellos mueren al cruzar la carretera.
- 4.-. Los jóvenes no utilizan los puentes para aparentar ser audaces, lo que ratifica la teoría de transgresión de los jóvenes. Con frecuencia, tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía o debilidad tal como lo señala Moyano (2005), en su investigación en Chile. Los padres en muchos casos transgreden las reglas siendo modelos negativos para sus hijos. A esto se suma que existen algunos padres que se molestan con sus hijos cuando los desobedecen usando el puente en vez de cruzar la pista.

La práctica cotidiana de observar modelos adultos de comportamiento peatonal inadecuado pesa fuertemente en la socialización de los niños, lo que hace difícil que adopten comportamientos adecuados. Los peatones en San Juan de Miraflores tienen escasa cultura de respeto por las normas de tránsito, más aún, muchos de los expertos consideran que esta conducta se extiende a todo el país.

Se observó que la cultura transgresora y de riesgo en tránsito es altamente resistente al cambio pues normalmente está libre de sanciones. Esto se constató tanto en la observación como en lo expresado por los participantes de los grupos de enfoque. Así como a través de testimonios de mimos contratados por la Municipalidad de Lima, ante la resistencia de los peatones en la

etapa de sensibilización previa a la aplicación de sanciones económicas.

De manera general se encontró un problema cultural de falta de prevención y previsión de accidentes. Los usuarios de puentes peatonales no se sienten actores de su destino y por lo tanto consideran que es inútil ser precavido. Se podría afirmar que es parte de su idiosincrasia que tiende a atribuir a la fatalidad el sufrir un accidente.

- **Título “principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en lima metropolitano en los años 2012 al 1013” Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú Autor Raúl Ernesto Ártica Sotomayor.**

Conclusiones

1. Uno de los principales problemas a enfrentar es el crecimiento de las tasas de accidentes de tránsito según la perspectiva determinada por la OMS. Al 2020; se prevé que las lesiones causadas por transito ocuparan la sexta posición en relación a principales causas mundiales de mortalidad.
2. Por el lado del estado peruano este enfrenta serios problemas en materia de prestación integral de las víctimas de accidentes de tránsito.
3. Es resaltante la inexactitud de la información recogida para fines estadísticos con respecto a la tasa de mortalidad y porcentaje de lesionados ocasionados por este fenómeno; la recolección de información se dificulta, la falta de conocimiento explica el pobre o incluso inexistente diseño de un plan de seguridad vial, los funcionarios policiales por su parte señalan la inexistencia de un

observatorio de accidentalidad con información centralizada e integridad ,instrumental para contrarrestar el fenómeno de la inseguridad vial.

4. En cuanto al público en general hay un conocimiento parcial casi nulo en lo que se refiere a políticas públicas no las normas de tránsito ; tanto por parte de los empresarios y conductores, como por parte de víctimas de accidentes de tránsito los conductores reconocen su parte de responsabilidad de los accidentes de tránsito al no cumplir las reglas de transito usualmente el exceso de velocidad pero también existe negligencia de los peatones al no respetar las normas que les corresponde además del desconocimiento o la falla de voluntad para cumplir la normativa, suele pasar que las personas afectadas también desconocen las leyes que lo amparan y derechos fundamentales como seres humanos.
5. Finalmente hay que tener en cuenta que el fenómeno de la inseguridad vial se ha agudizado por el incremento del parque automotor, la deficiente semaforización y mantenimiento de las vías, la falta de educación vial de los conductores y peatones; lo que en consecuencia crea una lima con sensación de inseguridad vial o accidentalidad que afecta el desarrollo de las actividades ciudadanas y esta sensación aumenta ya que no cubren las necesidades atención integral y las victimas solo cuentan con el SOAT y AFOCAT, quienes por versión de los entrevistados incumplen las normas para las compensaciones con una atención al usuario deficiente de esta manera el ciudadano no solo siente inseguridad de un posible accidente de tránsito sino también la inseguridad de que no exista un marco legal o institucional que lo proteja en caso de que se vea involucrado en uno.

Creemos necesario que se designe una comisión multisectorial para crear un programa de atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito y asistencia de los familiares de las víctimas

y es importante formar convenio con instituciones de salud además dar la información adecuada de seguridad vial a los conductores Así como peatones y etc. Para tratar de evitar los accidentes de tránsito en mayor proporción a futuro.

A nivel internacional. - Las conclusiones del investigador son siguiente:
Título: “EL TRATAMIENTO INFORMATIVO DE LA LEY DE TOLERANCIA CERO AL ALCOHOL: EL CASO DE RADIOS Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN ESCRITO. Universidad: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAISO (CHILE) Autor: Felipe Cabrera Palacios.

Conclusiones:

1. En las radios y período analizados se registró un empobrecimiento de la diversidad de la cobertura y una homogeneidad del producto radiofónico, como producto de las rutinas periodísticas que desarrollaron los medios para cubrir el tema en sus informativos centrales.
2. Exploratoriamente, los primeros resultados obtenidos a través de esta investigación indican que los editores y periodistas de las radios estudiadas construyeron la noticia de la Ley Tolerancia Cero al Alcohol en el marco de un poderoso subsidio informativo, dada la realidad de las empresas de comunicaciones que entregan informaciones diarias.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 El Decreto Supremo N°003-.2014 MTC.

Si bien es cierto que el conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicita la autoridad para determinar su estado idóneo al conducir; es importante también conocer la Norma.

En cuanto al grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad, y será el previsto en el Código Penal y en artículo 307 del decreto supremo 003-2014 del MTC. Donde resalta el grado alcohólico sancionable en el conductor.

Solo desde 1999, mediante la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre 27181, se definen los criterios (subjetivo u objetivo) para la responsabilidad civil por accidentes automovilísticos, asimismo, el régimen de solidaridad y el seguro obligatorio. Sin embargo, solo se mencionaba la futura necesidad de ajustes legislativos para enfrentar disuasivamente el gran número de accidentes automovilísticos en nuestro país.

Es evidente que dada la gran frecuencia de accidentes de tránsito en nuestro país impone la aplicación del sistema objetivo, en el cual la única posibilidad de liberarse de una responsabilidad sería probando que no se participó en los daños ocasionados; o probando en todo caso alguna razón válida para el hecho (descontrol del auto), en cuyo caso el efecto jurídico sería no la liberación del autor del accidente de tránsito por ausencia de 'causalidad', sino únicamente la reducción de la indemnización correspondiente (responsabilidad civil). Si se aplicara esto de la mejor manera, la sola difusión de éste límite, con la gravedad de sus consecuencias para los autores de accidentes, debería servir como disuasivo y permitiría crear conciencia sobre la necesidad de

manejar responsablemente cuidando la vida propia y lógicamente la de los demás.

Así, a diez años de haberse establecido la responsabilidad civil objetiva por accidentes de tránsito, parece que la finalidad de dicho régimen no ha sido cumplida. Según datos de Defensoría del Pueblo sobre los accidentes en los años siguientes a la promulgación de la ley, se tiene lo siguiente: desde el año 2003 al 2007 se advierte un incremento del número de accidentes en a nivel nacional de 74 612 accidentes a 79 972 por año, lo cual representa un aumento de 7%. Además, el mayor número de accidentes son producidos por empresas de transporte público.

El número de heridos por accidentes de tránsito es elevado en Lima en relación con el número de heridos a nivel nacional (representa el 50,4 % del total de heridos por accidentes de tránsito en todo el Perú). Asimismo, esta cifra se ha incrementado desde el año 2003 al 2007 en casi el doble (183%).

Dado lo anterior, es claro que la responsabilidad civil cumple un rol de disuasión solo en la medida que otros factores del sistema legal y social funcionen y que se aplique en verdad la ley, ya que actualmente se actúa por temor solo a las sanciones administrativas, a las culpas por accidentes y no a la necesidad de prevención de la responsabilidad. Puede decirse que no hay una adecuada coordinación entre las sanciones civiles, penales y administrativas. Decreto Supremo 003 - 2014 MTC El Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC, mediante el Decreto Supremo 003-2014-MTC, incorpora importantes modificaciones en el Reglamento Nacional de Tránsito del 2009. Se trata de una larga lista de modificaciones, pero son las más resaltantes las que se enfocan en reducir el número de accidentes de tránsito en el Perú. Uno de los cambios más resaltantes es la asignación de responsabilidades a las municipalidades provinciales. Ellas

deberán ser las encargadas de establecer sanciones o de absolver a los choferes en un plazo no mayor de 30 días útiles.

Se menciona entre las más importantes, las siguientes modificaciones:

Retención de licencia. - Se retiene la licencia de conducir a todo conductor que haya acumulado 100 o más puntos por infracciones de tránsito (sean estas multas impugnadas o no).

Asimismo, al conductor que cometa dos o más infracciones muy graves, cinco o más infracciones graves o una infracción muy grave y tres o más infracciones graves.

En estos dos casos, el documento será retenido durante 24 horas por el policía que intervino al conductor. En ese plazo, los agentes enviarán la licencia a la Municipalidad Provincial correspondiente para que siga adelante el proceso sancionador. El decomiso estará vigente hasta que se pague la multa o se absuelva a la persona involucrada en la falta.

En un tercer caso, se les quitará la licencia a los conductores que participen en un accidente de tránsito con daños a terceras personas. Para este caso la policía tendrá un plazo de 72 horas para verificar la multa.

Internamiento del vehículo. - El vehículo será llevado al depósito vehicular correspondiente cuando la infracción lo amerite o cuando se le quite la licencia de conducir por cualquiera de los motivos del punto anterior.

Se retendrá el vehículo hasta que se subsane la causa de la infracción, hasta que el conductor pague su multa y recupere su licencia, o hasta que se determine la absolución de las causales del internamiento.

Responsabilidad de empresas de transporte. - Al internarse los vehículos apenas se le quite la licencia de conducir a un chofer de transporte público, las empresas de transporte quedan obligadas a verificar la conducta de sus trabajadores.

Asimismo, la empresa tendrá la obligación de verificar que ninguno de sus choferes tenga 100 puntos o más acumulados por sanciones. Si permite que uno de ellos circule por las calles, recibirá una sanción de 60 días de suspensión de servicio de circulación en la ruta involucrada. La reincidencia será castigada con 90 días y la tercera vez se cancelará el permiso de manera definitiva.

Conducción y alcoholemia. - Se endurece el trato a todo aquel que conduzca bajo efectos del alcohol o alguna otra sustancia prohibida. Antes se le quitaba el derecho a tramitar una nueva licencia de conducir por tres años, pero ahora la sanción será de por vida.

En realidad, algunos opinan que los cambios del 2014 son meramente reactivos y solo formalizan medidas que, en la práctica no se cumplen.

Por ejemplo, se critica que, estando facultada la PNP para controlar puntajes, si un agente policial detecta que el conductor que amerita una papeleta llega a los 100 puntos, en ese mismo momento puede retener la licencia. Sin embargo, aquí la norma se contradice, pues normalmente se libera la licencia pagando la papeleta. Así, se sacrifica la sanción disuasiva del mal comportamiento del conductor por un poco de dinero, como si comprara el derecho a seguir transitando en malas condiciones. En general éste procedimiento tiende a parecer una simple coacción por dinero, invitando al “arreglo” entre policía y conductor intervenido.

En cuanto al Registro Nacional de Sanciones, disponible ahora en línea (página del Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC), es una facilidad tecnológica que reduce el tiempo requerido para verificar los records que ya existe. Lo que algunos critican, sin embargo, es la obligación de registrar electrónicamente una papeleta recién impuesta o en procedimiento, contradiciendo el principio básico de que “la presunción de cumplimiento de la norma hasta que no se pruebe lo contrario”, basada en “la presunción de inocencia” constitucional.

Asimismo, se critica que aún quede pendiente mejorar la señalización e infraestructura de las carreteras peruanas y que no se afronte la concientización y fiscalización de la imprudencia peatonal (40% de accidentes han sido ocasionados por peatones según datos PNP 2013).

También se criticaba en 2014 (lo cual fue resuelto posteriormente el año 2016), el negocio que representaba para las empresas de formación de choferes la gran cantidad de demanda, generando descontrol del contenido de su enseñanza y baja calidad de sus egresados. También que el Touring de Lurín fuera juez y parte (que capacitara y examinara al mismo tiempo .El Decreto Supremo N° 007-2016-MTC fue publicado el 23 de junio de 2016, actualizándose así el “Nuevo Reglamento de Emisión de Licencias de Conducir”. El principal cambio radica en que el procedimiento de obtención de licencias es en general mucho más estricto y corrige lagunas en cuanto a la formación, capacitación y la evaluación teórica – práctica del conductor.

Se establece una nueva clasificación de las clases y categorías de las licencias. Así, se tiene la licencia de Clase A, categorías I a y II a para particular, II b para conducir vehículos M2 y M3 de hasta 6 toneladas, III a, para conducir vehículos categoría M3 mayores a 6 toneladas. Aparte, se tiene la categoría IIIb para vehículos de

mercancías N3 y la categoría IIIc como máxima categoría. Finalmente, la licencia Clase B para vehículos menores y no motorizados.

Los requisitos para el acceso por primera vez y la recategorización, (de particular a profesional), exigirá por lo menos 2 años de conducción previa. Por otro lado, ahora es obligatorio que los centros médicos que emitan certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, sean autorizados por el Ministerio de Salud y no por el MTC como hasta la fecha.

El nuevo Reglamento, establece que las escuelas deban contar con vehículos de doble comando (doble timón), así como los Centros de Exámenes, como mínimo un vehículo por cada categoría. En cuanto a los exámenes en la vía pública, se exige que los centros de exámenes tengan vehículos con cámaras al interior que graben el desempeño del conductor y el comportamiento del inspector calificador.

Sin embargo, en relación al tema de la presente tesis, el DS 007-2016 hace hincapié en la necesidad de mejorar la formación humana del nuevo conductor, recalcando que “alrededor del 70% de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos años en Perú han sido causados por distintas fallas humanas del conductor asociadas al exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, ejecución de maniobras peligrosas, entre otros; hecho que pone de relieve la importancia de la regulación del factor humano en la conducción” y que “el 25% de accidentes ocurridos a nivel nacional en el 2014 estuvieron asociados a conductores novatos (19-25 años), quienes (...) suelen subestimar sus capacidades en la conducción y tienen menos habilidades para identificar todas las situaciones de riesgo”. En éste sentido, formula las siguientes “obligaciones” del conductor:

- Ser titular de una Licencia de Conducir vigente de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce.
- Cumplir lo que dispone el RTRAN, el RNV y el presente Reglamento, en aquello que sea de su responsabilidad.
- Conducir sólo vehículos habilitados por la autoridad competente.
- Portar su Licencia de Conducir y que ésta se encuentre vigente, así como la documentación del vehículo y la relacionada al servicio o actividad de transporte que realiza. El incumplimiento de esta obligación no será sancionable (...) si puede verificar la existencia y vigencia de la Licencia de Conducir, la documentación del vehículo y la relacionada con el servicio o actividad de transporte que se realiza.
 - Someterse, cuando lo disponga la autoridad, a una evaluación médica y psicológica que determine su aptitud para conducir.
 - Cumplir con las sanciones pecuniarias y no pecuniarias que imponga la autoridad competente que tengan la calidad de firmes y exigibles.
 - Cumplir con las disposiciones que regulan el tipo de servicio de transporte que realiza.
 - Facilitar la labor de supervisión y fiscalización de la autoridad competente.
 - No tener su Licencia de Conducir suspendida, retenida o cancelada, o no llegar o excederse del tope máximo de cien (100) puntos firmes o no tener impuestas dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves (...); cinco o más infracciones cuya calificación sean graves (...), o una infracción muy grave tipificada en los códigos antes referidos y tres o más infracciones cuya calificación sea grave que se encuentre tipificada en los códigos citados”.

2.2.2 Accidentes de Tránsito Originados por Conductores en Estado de Ebriedad

Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito”; calificada como Muy Grave tiene como sanción una multa de 1 Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de la cancelación de la licencia de conducir y la inhabilitación definitiva del conductor para obtener una nueva licencia de conducir.

Desglosando el tipo podemos establecer cuáles son las conductas reprochables o supuestos que establece:

1. Conducir un vehículo particular con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.50 gr/litro comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
2. Conducir un vehículo realizando servicio público de transporte con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.50 gr/litro comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
3. Conducir un vehículo bajo, los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
4. Participar en un accidente de tránsito y negarse a las pruebas de comprobación obligatorias para establecer su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir.

La infracción M-01 viene a ser una forma agravada de la infracción M-02 que tiene exactamente el mismo tenor pero sin considerar la participación en un accidente de tránsito,

refiriéndose únicamente al hecho de conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o de negarse al examen respectivo.

Así lo demuestran las alarmantes cifras de la Policía. Se han producido 1,449 accidentes de tránsito ocasionados por personas que manejaban en estado de ebriedad. Estos hechos han cobrado la vida de 17 personas.

Se trata de una cifra preocupante si consideramos que en el mismo período del 2014 se reportaron 1,181 siniestros vehiculares que tuvieron la misma causa. De acuerdo con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el 21.5% de incidentes en las pistas de todo el Perú tiene su origen en el consumo de licor. “No existe conciencia en materia de seguridad vial”, aseguró el comandante en situación quien acotó que el 82% de accidentes fatales se producen por factor humano, entre los que se encuentra conductores en estado de ebriedad un (32%). Pese a toda la tragedia que desencadenan, aún hay choferes que insisten en conducir ebrios. Según la Policía, entre el 1 de enero y el 4 de julio se impusieron 5,025 papeletas a personas que iban al volante con más de 0.5 gramos de alcohol en la sangre, que es el máximo permitido por la ley.

Según el informe Estado de la Seguridad Vial 2016 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), nuestro país tiene una de las más altas tasas de muertes por accidentes de tránsito en América Latina.

Reflejo de esta realidad son las cifras de la Policía de tránsito respecto al total de víctimas de estos incidentes en la capital. En los seis primeros meses del año, **fallecieron en las vías 251 personas** y otras 67 resultaron heridas. Pese a que se han endurecido las penas, los accidentes provocados por choferes ebrios se incrementan. En gran parte se debe a que estos conductores no van a la cárcel, porque se pueden acoger al

principio de oportunidad en la Fiscalía, con lo que reciben una sanción menor, El Ministerio de Transportes debe cancelar de por vida las licencias de conducir de los choferes ebrios que protagonicen accidentes y que causen lesiones o muertes.**5,435** muertos dejaron los siniestros vehiculares ocurridos entre enero de 2014 y diciembre de 2016 en el Perú, informó el Observatorio de Criminalidad del Ministerio Público.**13,520** heridos dejaron estos accidentes, durante el mencionado periodo.

1. Exceso de velocidad. En el año 2016, el exceso de velocidad fue el motivo del 32% de accidentes de tránsito en el país. Por esta causa, murieron más de 30.000 personas solo en Lima. No respetar los límites de velocidad establecidos se mantiene a través de los años como la causa número uno de los accidentes en el Perú, y es considerada una falta muy grave según el Reglamento Nacional de Tránsito. Pagar la multa así como la suspensión de la licencia por uno o tres años o su cancelación definitiva.
2. Invadir el carril contrario. Intentar ir más rápido, adelantar a otros vehículos de forma imprudente y la multa por esta infracción es de S/. 304 más la suspensión de la licencia por uno o tres años o de por vida.
3. Conducir ebrio. Si la policía detecta que conduces ebrio, pero no has causado ningún accidente, la multa y se te retirará la licencia de conducir por tres años. Pero si ocasionaste un accidente, se te suspenderá la licencia de por vida. Además, deberás pagar una multa de 50% de una UIT (S/.4.050). En ambos casos, tu vehículo será internado.
4. No usar adecuadamente las luces del vehículo. Usar luces altas en vías urbanas o tan bajas que no son visibles, puede

provocar choques. El mal uso de las luces es multado por con S/.288.

5. Conducir un vehículo en mal estado. Que los sistemas de dirección, frenos, suspensión o luces de tu auto no funcionen adecuadamente es un gran riesgo, pues en caso de emergencia no responderá adecuadamente y podrías ocasionar un accidente o verte en medio de uno sin poder hacer las maniobras adecuadas para salvar tu vida. Esta es una falta muy grave.
6. Pasarse la luz roja. Desobedecer cualquiera de las señales de tránsito o las indicaciones de la policía, es una falta muy grave y puede significar la suspensión de tu licencia por uno o tres años o permanentemente, dependiendo de la gravedad del accidente.
7. Imprudencia y distracción. Manejar hablando con otra persona sin prestar atención a lo que se tiene al frente o utilizando el teléfono es considerada una falta grave.

El Ministerio De Transporte y Comunicaciones. Lanza una campaña en nivel nacional “no seas imprudente, Quitá el pie del acelerador “por los datos estadísticos del 2000 a la actualidad si mencionamos que en 200 se presentaron 907 accidentes y 971 fallecidos; 2015 se produjo 557 accidentes y 591 fallecidos; 2016 495 accidentes y 517 fallecidos.

2.2.3. Alcoholemia

El grado de alcohol en la sangre, permitiendo deducir el grado de intoxicación alcohólica o embriaguez que presenta una persona determinada y por consiguiente resolver múltiples situaciones que este estado crea las cuales son contempladas en distintos campos de derecho.

Somos científicos y experimentares de resultados alucinantes pero se pierde la capacidad de tener el control de los inventos;

en cuanto al transporte ha permitido al hombre aprovechar mejor su tiempo de vida y a su vez le da libertad de movimiento pero lo fundamental de esta útil herramienta es el mismo hombre y es responsable de ella desde su construcción y las consecuencias que se derivan por su uso; espero que esto no suceda solo demuestra que no somos capaces de controlar nuestra mente y nuestras creaciones.

2.2.4. Accidente de Tránsito

Es todo suceso imprevisto e involuntario que altere la marcha normal de un vehículo motorizado en una vía o carretera, cause o no daños materiales y/o personales, debido a factores externos e imprevistos que hayan desencadenado la acción riesgosa, negligente o irresponsable de uno o más conductores. Dichos factores pueden ser fallas mecánicas, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos), cruce repentino de personas/animales en la vía, caída de árboles u otros elementos extraños en la carretera, etc.

En caso el choque entre uno o más elementos en la vía (automóviles, peatones, ciclistas, autobuses, camiones, etc.) haya ocasionado daños materiales o víctimas con lesiones leves o graves, la legislación de todo Estado está obligada a determinar responsabilidades, incluyéndose a sí mismo como actor en la causa, ya que entre las posibles causas del siniestro pueden contarse una posible falta de señalización, iluminación inadecuada del lugar del siniestro, mala calidad de la superficie del mismo, etc. Dado el objetivo de la presente tesis, se resaltará el estudio de la responsabilidad del conductor (manejar en estado de ebriedad, hablar por celular mientras maneja, exceso de velocidad, etc.). Demás está reafirmar que, aunque no haya intención voluntaria de lastimar o causar daños, existe culpabilidad. Todo conductor en estado de ebriedad que

atropella peatones sabe que es ilegal manejar en ese estado y que su capacidad de maniobra se reduce, por lo que el hecho deja de ser impredecible o inevitable. Ya se dijo que es impropio llamarlo “accidente”, pues no deja de ser humanamente inevitable.

Tipos de Accidentes de Tránsito

Ya que sólo desde el punto de vista de la víctima (en caso no tenga culpa del siniestro) puede hablarse de “accidente”, la gran mayoría de los siniestros son prevenibles y evitables.

Es muy escasa la probabilidad de que se ocasionen por cambios repentinos en el entorno (rayo, terremoto, etc.) o en el organismo (paro cardíaco, etc.) del conductor. Una menor parte de ellos se debe a fallas en la fabricación de los vehículos (lo cual no excluye el error humano, pues los procesos de fabricación lo son también). Dado entonces que la ley asume que aun un “accidente” debe ser investigado, puede categorizarse éstos en función a su gravedad, determinada por los daños personales y /o materiales que ocasione. Así, se considera las siguientes categorías:

- Salida de la vía, vuelco y pérdida de control
- Atropello
- Choque entre dos vehículos
- Choque múltiple o en cadena.

Causas: Es importante conocer toda causa de un accidente, más aún si por él resultan afectadas otras personas, aparte del conductor o del que lo desencadena. Se incluye el caso de que no se haya hecho uso adecuado de los recursos o medidas preventivos tendientes a evitar o a reducir la gravedad de los daños de un accidente. Por ejemplo, no tener puesto el cinturón

de seguridad o no llevar casco si se conduce una motocicleta. Puede clasificarse las causas según:

a) Factor humano: Es el mayor causante de los accidentes de tránsito. Es un agravante para la penalización de un accidente en caso que el conductor sea el responsable. A continuación, según frecuencia e importancia, se detallan algunos factores:

- Conducir bajo los efectos del alcohol, estupefacientes u otras sustancias (medicinales o no)
- Conducir realizando maniobras imprudentes u omitir maniobras de seguridad obligatorias
- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (peligro de choque frontal muy grave)
- Conducir sin atender a las señales de tránsito (pasarse una luz roja del semáforo o no detenerse frente a una señal de alto)
- Conducir por el carril contrario
- Conducir a exceso de velocidad (peligro de vuelcos, choque con otros autos entrando/saliendo de la vía, derrapes)
- Conducir sin luces a partir de horario con escasa visibilidad.
- Conducir en condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor
- Conducir teniendo insuficiente experiencia
- Conducir fatigado por falta de sueño o descanso
- Conducir conversando o usando el celular
- Caminar (peatón) en condiciones no aptas para atender los peligros (ceguera, daltonismo, sordera, etc.)
- Caminar (peatón) por la vía o lanzar elementos que dificulten un normal tránsito motorizado (piedras, vidrio, líquidos resbaladizos, etc.)

b) Factor mecánico: Falla en sistema de frenos, dirección o suspensión del vehículo, debido a:

- Mantenimiento inadecuado del vehículo
- Clima adverso y otros (niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos, etc.)
- Condiciones de la vía (desniveles abruptos, huecos, obstáculos sin señalización)

Consecuencias: Es infinita la variedad de consecuencias que puede ocasionar un accidente de tránsito, sea éste solo un roce con una moto o un choque aparatoso entre camiones. La gravedad de las consecuencias está en función a las características de un determinado tramo de carretera, al tipo de vehículo y a la complexión física de los accidentados. La vulnerabilidad ante estas consecuencias ha requerido el diseño e implementación de elementos de seguridad tanto en para el interior del vehículo como para la vía, a fin de atenuar en algo dicha vulnerabilidad.

Estos cambios, más aún en los países desarrollados, han significado una mejora en la seguridad de los vehículos, disminuyendo así las estadísticas de probabilidad de muerte por accidente. Sin embargo, esa disminución de la mortalidad aumenta la proporción de lesionados (heridos que no fallecieron).

La mayor parte de fallecimientos en accidentes de tráfico está asociada a traumatismos encéfalo-craneanos, a traumas torácicos y a daños en órganos internos. Los accidentes viales ocasionan mucho costo, no sólo en pérdida de vidas humanas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes. Dichas lesiones acarrear grandes gastos no solo al afectado, sino también a los sistemas de salud del Estado y a las compañías aseguradoras del caso. Se estima que, desde inicios

del milenio, cada año se producen entre 1,5 y 2 millones de muertos a causa de accidentes de tránsito, constituyendo en algunos países la principal causa de muerte entre los menores de 25 años.

En los EEUU los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte y discapacidad, después de las enfermedades. Latinoamérica tiene uno de los índices de accidentes viales más elevados del mundo: 19,2 muertes por cada 100.000 habitantes (2014). Por nuestra parte, la tendencia de ocurrencia de accidentes con heridos/fatales, es creciente, aun en departamentos como el de Huánuco, tal como demuestran los datos del INEI presentados en los cuadros 01 y 02.

2.2.5. SUTRAN: La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) es una entidad creada mediante Ley N° 29380, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Y sus funciones es la de supervisar, fiscalizar y control y sanción.

1. Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional, a los conductores habilitados para el servicio y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en que incurran.
2. Supervisar y fiscalizar la circulación de vehículos en la red vial bajo su competencia, velando por el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Vehículos, sancionando a quien corresponda por las infracciones e incumplimientos de los mismos.
3. Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de autorizaciones, concesionarios y prestadores de servicios

complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.

4. Administrar el régimen de imposición de papeletas por las infracciones de tránsito detectadas en la red vial bajo su competencia.
5. Asistir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en todos los aspectos vinculados a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).
6. Controlar y fiscalizar la ubicación de avisos publicitarios en la red vial en el ámbito de su competencia.
7. Denunciar ante la autoridad competente el incumplimiento de obligaciones ambientales, tributarias y laborales en la prestación del servicio de transporte terrestre, del cual se tome conocimiento en el ejercicio de sus competencias.
8. Llevar adelante la ejecución coactiva de las obligaciones pecuniarias derivadas de la fiscalización del transporte y tránsito terrestre en el marco de la presente Ley, para cuyo efecto la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) está facultada para exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer, conforme a la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, y demás normas.
9. Fiscalizar y sancionar a los que prestan servicio de transporte en los ámbitos nacional o internacional o circulan por la red vial bajo su competencia, sin contar con autorización o cuando ésta no se encuentre vigente.
10. Ejercer la potestad administrativa sancionadora respecto de los temas señalados en las literales a), b), c), d), e), f), g), h) e i).
11. Suscribir y ejecutar convenios de colaboración o gestión con otros organismos de los sectores público y privado

para los fines de la supervisión y fiscalización de los temas a su cargo.

12. Suscribir y ejecutar convenios con los gobiernos regionales y locales para brindar capacitación, asistencia técnica o asumir la supervisión, fiscalización y sanción de los incumplimientos e infracciones en que incurran los titulares de los servicios de transporte terrestre bajo su competencia, los conductores habilitados para el servicio o los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte.
13. Coordinar con los órganos competentes de los gobiernos regionales y locales asuntos de carácter técnico y normativo relativos a la fiscalización del transporte y tránsito terrestre, así como a los servicios complementarios, inspecciones, certificaciones y verificaciones relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.
14. Las demás funciones que sean compatibles con la finalidad de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), y las que le sean delegadas de acuerdo a ley.

2.2.6. Manejar en Estado de Ebriedad

En estos casos los conductores fueron multados el 50% de una (UIT) por cometer infracciones “muy graves” además de sufrir la cancelación de su brevete y la inhabilitación de 3 años de este documento.

Las fiscalizaciones son posible gracias am la intervención de la policía con los operativos que ellos realizan ya sea las unidades de tránsito o la unidad de emergencias.

El comandante del distrito de Huánuco; Luis Hernán Cayo Santillán; indico que las personas sancionadas por esta infracción, fueron sometidos a la prueba de alcoholemia dando positivo, Esto nos dice papeletas aplicadas por infracciones constatadas; no pueden ser objetadas.

2.2.7. Sanción por Manejar en Estado de Ebriedad

El congreso endureció las sanciones que se imponen a quienes vehículos de servicio público en estado de ebriedad de esta manera se dispuso que, lo permitido de tolerancia de alcohol es 0.25 gramos-litro en la sangre.

En el art. Del código penal 111. Dice: el que por culpa ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. En el caso de vehículos motorizados estando el agente bajo efecto de las drogas toxicas, estupefacientes. Sustancias sintéticas, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5 gramos-litro de sangre. La pena privativa de libertad no será no menor de 4 ni mayor de 8 años e inhabilitación, según corresponde al artículo 36 del código penal incisos 4, 6,7, cuando el agente haya estado conduciendo el vehículo motorizados estando el agente bajo efecto de las drogas toxicas o estupefacientes o Sustancias sintéticas, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5 gramos-litro, en cuanto sean varias víctimas del mismo hecho o delito resulte de la inobservancia de las reglas técnicas de transito la pena será no mayor de cuatro años. Se han tomado algunas medidas con la finalidad de prevenir estos accidentes de tránsito por funcionarios del ministerio de transporte y comunicaciones; así como por la fiscalía de prevención del delito.

CUADRO 3ª

EFFECTOS DEL ALCOHOL (PROGRESIVOS)

Nivel de alcohol g/l de sangre	Comportamiento	Discapacidad
0,10 a 0,29	Aspecto normal	Con exámenes especiales se pueden detectar algunos efectos sutiles
0,30 a 0,59	Euforia suave, relajación, alegría y locuacidad. Disminución de la inhibición	Concentración
0,60 a 0,99	Sentimientos mitigados, desinhibición, extroversión	Razonamiento, Percepción, visión periférica recuperación de la vista después de deslumbramiento
1,00 a 1,99	Exceso de expresión, vaivenes emocionales, enojo o tristeza, bullicio, disminución de la libido	Reflejos, aumento del tiempo de reacción, motricidad, tambaleo, titubeo, dificultad para hablar, disfunción eréctil temporal, posibilidad de intoxicación temporal
2,00 a 2,99	Estupor, pérdida de la comprensión, deterioro de sensaciones, tendencia a caer inconsciente	Deficiencia motora grave, pérdida de la conciencia, amnesia
3,00 a 3,99	Depresión grave del sistema nervioso central pérdida del conocimiento posibilidad de muerte	Funcionamiento de la vejiga, hipoventilación, desequilibrio, disminución de la frecuencia cardíaca
4,00 a 4,99	Falta general de comportamiento pérdida del conocimiento posibilidad de muerte	Respiración frecuencia cardíaca movimiento involuntario e incontrolable de los ojos
5,00 o más	Alto riesgo de Intoxicación posibilidad de muerte	

Fuente: Enciclopedia online

CUADRO 3B
EFFECTOS DE OTRAS SUSTANCIAS

Sustancia	Comportamiento
Marihuana	Relajación, euforia, desorientación, alteración de la percepción de tiempo y espacio, somnolencia, paranoia, distorsión de la imagen, incremento de la frecuencia cardíaca
Cocaína	Euforia, excitación, mareos, incremento de la concentración y el estado de alerta (inicialmente), confusión y desorientación, irritabilidad, paranoia, agresividad, incremento de la frecuencia cardíaca
Metanfetamina	Euforia, excitación, alucinaciones, delirios, insomnio, control deficiente de impulsos, incremento de la frecuencia cardíaca, incremento de la presión arterial
Morfina y heroína	Euforia intensa, somnolencia, relajación, sedación, desconexión, baja frecuencia cardíaca, náuseas y vómitos, disminución de los reflejos
LSD	Alucinaciones, alteración del estado mental, delirios, disminución de la percepción de profundidad, tiempo y espacio, hipertensión, temblores

Fuente: Enciclopedia online

CUADRO 04
TASA LEGAL DE ALCOHOLEMIA

País	Nivel de alcohol g/l sangre permitido	Observación
Perú	< 0.5	< 0.25 para transportistas
Argentina	< 0.5	< 0.2 para motociclistas 0 para transportistas (tolerancia cero)
EEUU	< 0.5	Casi todos sus estados
España	< 0.5	< 0.3 transportistas profesionales
Francia, Bélgica	< 0.5	
Canadá	< 0.8	
Suecia	< 0.2	

Fuente: Propia

2.2.8. Control de la Conducción Bajo Efectos de Alcohol / Otros

Ya que es más complejo afrontar el problema de la conducción bajo múltiples y disímiles sustancias en comparación con el del alcohol, es natural que se tome medidas radicales para controlar el mismo. Así, al 2017, son ya 15 estados de EEUU los que implementan leyes especiales que radicalizan con fines preventivos la prohibición de conducir bajo efectos de drogas, sea cual sea su cantidad en el organismo del sospechoso (mientras que ésta sea detectable). Y de éstos 15 estados, tres (Nevada, Ohio y Virginia), tienen límites específicos para la presencia de drogas tóxicas, política mucho más adelantada que los otros doce estados que mantienen una postura de tolerancia cero.

Finalmente, cinco estados (California, Colorado, Idaho, Kansas y Virginia Occidental) mantienen registros de personas regularmente consumidoras de estupefacientes, prohibiéndoles la conducción de algún vehículo motorizado, algo que sería imposible bajo una Constitución como la peruana. Dado que la presente tesis se limita a los problemas viales por consumo de alcohol, debe resaltarse que los procesos para controlarlo son muy parecidos a nivel mundial, tanto a nivel técnico como protocolar, variando únicamente en cuanto a los recursos y la disciplina que cada estado mantenga en el cumplimiento de los mismos.

2.2.9. Determinación del Consumo de Alcohol / Otros

Es relativamente sencillo determinar si la concentración de alcohol en la sangre supera un determinado nivel. Ya que el organismo elimina rápidamente el alcohol del cuerpo, la

factibilidad de una medición precisa solo depende de cumplir los protocolos y procedimientos técnicos de detención del sospechoso y la toma de muestras en el plazo y lugar autorizado correspondiente, lo cual facilitará la fiscalización y penalización del caso.

Sin embargo, para otras sustancias, como por ejemplo, la marihuana, puede detectarse en la orina o en la sangre de una persona hasta 4 ó 5 semanas después haber consumido y no hay manera de detectar, de manera segura, la intoxicación real en el preciso momento de la intervención o accidente (si lo hubiera).

En el caso de la cocaína, suele limpiarse del organismo al cabo de solo un día o dos después de la ingesta. Incluso la citada NHTSA estadounidense reconoció, frente al Congreso de EEUU, que el conocimiento actual sobre las drogas distintas del alcohol es "insuficiente para poder identificar los límites de dosis relacionados con un riesgo elevado de accidentes". Aun siendo así, algunas jurisdicciones han implementado personal denominado "expertos en reconocimiento de drogas" (Drug Recognition Experts, DRE), agentes de policía especialmente capacitados bajo parámetros específicos para detectar la intoxicación por drogas en conductores. Éstos DRE se basan en los movimientos corporales del sospechoso (ojos, extremidades, etc.) para reconocer una posible conducción bajo influencia de drogas. Éstos Programas de Evaluación y Clasificación de Drogas tienden a ampliar su uso en los EEUU y mejorar en detalle y confiabilidad, quedando pendiente (dado que son muy recientes), el efecto que su difusión tendrá sobre la cultura del conductor, desde el punto de vista humano y legal. A futuro, es interesante la posibilidad de adecuar su aplicación a nuestra realidad peruana.

Aunque la presente tesis se limita a la problemática local del manejo bajo los efectos del alcohol en la ciudad de Huánuco, debe resaltarse que, aun teniendo cada país su definición propia del delito de manejar ebrio en función a determinado nivel mínimo de contenido de alcohol en la sangre, el proceso de control, detección, medición y penalización de éste delito es similar a nivel mundial, dependiendo su eficacia de la calidad y cantidad de la planificación y los recursos requeridos para garantizar los mismos. A continuación, se enumera las etapas generales del proceso de Fiscalización y Penalización por conducción en estado de ebriedad, haciendo una comparativa con el detalle de dicho proceso en nuestra realidad peruana.

A. Fiscalización y Penalización por Conducción bajo Efectos de Alcohol

a) Detección Preliminar

En principio, cualquier agente policial puede solicitar que cualquier conductor detenga su vehículo, sea bajo el marco de un operativo planificado de control exhaustivo o sea por un control inopinado (al azar, cada 10 automóviles, por ejemplo). Asimismo, un policía también puede pedir a un conductor que se orille si tiene una sospecha razonable de que pueda estar bajo efectos del alcohol o algún estupefaciente. Tal sospecha puede basarse en su propia observación del auto en cuestión o en el aviso o queja de algún colega del sector, de algún peatón o de otro conductor. Considerando el carácter preliminar de éste análisis y la necesidad de uno posterior que determine exactamente la presencia de alcohol en el organismo del imputado, puede clasificarse dichas pruebas del siguiente modo:

- **Pruebas Cualitativas.-** Pueden ser preliminarmente empíricas, refrendándose con un test de alcoholemia en el lugar de los hechos o la intervención. Busca determinar el tipo o 'cualidad' de la sustancia supuestamente ingerida por el conductor, calculándose a priori la cantidad, a fin de decidir la necesidad de detenerlo para obtener una segunda prueba, técnicamente más precisa.
- **Pruebas Cuantitativas.-** De ser positiva la prueba cualitativa, una vez detenido el sospechoso, se procede a obtener muestras de sangre, a fin de precisar mejor la cantidad de alcohol en el organismo, a considerar en el análisis del delito por conducción bajo alcoholemia (se ampliará en el punto 2.2.6.3).

Se denomina alcoholemia a la cantidad de alcohol que se halla presente en la sangre. Éste término suele usarse más cuando se hace referencia a un nivel excesivo respecto a los parámetros legalmente permitidos. Generalmente el control de alcoholemia se expresa en gramos de alcohol por cada litro de sangre.

Como la detección preliminar de alcoholemia en conductores (y la del consumo de otras sustancias) solo tiene carácter indiciario a nivel legal, admite métodos empíricos para su realización.

- b) **Métodos Empíricos:** Se basan en la observación visual del estado del conductor o del desplazamiento del vehículo en la vía. Son indicadores que contemplan los siguientes factores:

Observación del Vehículo

- Viraje del vehículo en un determinado radio
- Distancia del vehículo a objetos y personas
- Zigzagueo del vehículo
- Alta o baja velocidad (en extremo)
- Detenerse en pleno carril sin razón aparente
- Hacer señales o signos incoherentes con el cuerpo
- Conducir en carril errado
- Virar de manera abrupta
- Mantener las luces apagadas
- Mantener el vehículo sobre la línea del centro del carril

Observación del Conductor:

- Expedir fuerte olor a alcohol (u otros)
- Caminar con paso tambaleante
- Hablar trabadamente o decir incoherencias
- Ojos rojizos, vidriosos o con las pupilas dilatadas
- Admitir haber bebido alcohol
- Mantenerse en pie con dificultad
- Inhabilidad para comprender o seguir instrucciones
- Desorientación en tiempo y lugar
- Desajuste emocional
- Sueño, temblor y mareos
- Conducta alterada o violenta
- Actitud retadora

c) Métodos Científicos

- **Test de aire espirado.-** Es el más usado en el Perú. Mide indirectamente la cantidad de etanol en la sangre. Se realiza solicitando al conductor que sople en un dispositivo. Cuando éste exhala en dicho aparato, el aire

es analizado y da como resultado el nivel de alcohol detectado. La unidad resultante es miligramos por litro de aire (convertibles a gramos por litro de sangre multiplicando por el coeficiente 2). El procedimiento se regula mediante la Directiva N° 18-09-2011- DIRGEN/EMG-DIRSAL-B. de la Policía Nacional del Perú, la cual contempla, aparte del uso de alcoholímetros calibrados y certificados por INDECOPI, el uso de reactivos específicos (ácido sulfúrico y permanganato de potasio). Los alcoholímetros más utilizados son el etilometro y el etilotest (que es un simple globo cuadrado que se usa una sola vez). Dependerá del grado de exactitud requerido (sobre todo en caso de accidente con daños personales) la realización de una segunda prueba al cabo de 10 minutos de la primera, a fin de determinar mediante la proyección de dos puntos en la curva de metabolización del alcohol (curva de Widmark), el grado exacto de alcoholemia en el momento del siniestro. Se describe la fórmula de dicha curva a continuación:

- Concentración de alcohol en la sangre máxima teórica:

$$C = \frac{A}{m \cdot r}$$

Donde:

- C es la concentración de alcohol en la sangre
- A es la masa (cantidad) de alcohol ingerida en g
- r es el factor de distribución del individuo
 - varones: 0,68 a 0,70
 - mujeres o varones jóvenes: 0,55 a 0,60
 - lactantes o niños pequeños: 0,75 a 0,80
- m es la masa de la persona en kg (kilogramos)

La curva de Widmark enuncia que el metabolismo del alcohol transcurre orgánicamente a una velocidad constante, pero lenta.

Cálculo aproximado de la alcoholemia en el transcurso del tiempo:

$$Co = Ct + \beta t$$

Co: concentración de alcohol en la sangre en el momento de la intervención o del siniestro

Ct: alcoholemia en el momento de la extracción

β : coeficiente de etiloxidación

t: tiempo transcurrido (en minutos).

La validación del resultado requiere la firma y huella digital del conductor intervenido, las del efectivo policial/ representante de la institución que condujo al intervenido en los documentos y registros correspondientes. Se recalca que el resultado de éste test es referencial. Un resultado negativo no requerirá el posterior análisis de muestra de sangre y descartará la conducción bajo efectos, por lo menos, de alcohol. Si la alcoholemia es positiva y la cantidad de alcohol supera la permitida, las autoridades pueden obligar al conductor a interrumpir la marcha ya que no está en condiciones de conducir.

- B. **Detención del Conductor** Aparentemente, hay una contradicción entre el derecho a la libertad garantizado por la Constitución Peruana y la detención de una persona (el conductor) sin una denuncia o delito comprobado de por medio. Sin embargo, últimamente se impone la tendencia a considerar la Constitución no como un límite, sino como

fundamento del Derecho Penal. Sabido es que, para ser legal, todo acto debe ser constitucionalmente necesario o permitido.

El Artículo 211° del Código Procesal Penal refiere que cuando se está investigando un delito que se esté sancionado con pena privativa de la libertad mayor de cuatro años y sea necesario establecer hechos significativos (investigar los hechos), el Ministerio Público puede solicitar al Juez de Investigación Preparatoria un examen corporal del imputado.

Esto da un antecedente de que, aun sin consentimiento del imputado, pueden realizársele pruebas o intervenciones corporales, mediante plazos, equipos y personal autorizado del caso. Por otra parte, un fiscal puede ordenar la realización de ese examen si el mismo debe hacerse con urgencia o hay peligro por la demora, y no puede esperar la orden judicial. Sin embargo, dado lo expeditivo que requiere ser un control de conducción en estado de ebriedad, se toma en cuenta que, en muchos casos, el Ministerio Público o la PNP, con conocimiento del Fiscal, sin necesidad de mediar una orden judicial, pueden disponer 'mínimas' intervenciones como muestras de sangre, cabello, etc. En esa línea, tampoco es anticonstitucional lo dispuesto en el Artículo 13° del Código Procesal Penal:

Artículo 213° Código Procesal Penal: Examen Corporal para Prueba de Alcholemia

1. La Policía, ya sea en su misión de prevención de delitos o en el curso de una inmediata intervención como consecuencia de la posible comisión de un delito mediante la conducción de vehículos, podrá realizar la comprobación de tasas de alcholemia en aire aspirado.

2. Si el resultado de la comprobación es positiva o, en todo caso, si se presentan signos evidentes de estar bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otro tipo de sustancia prohibida, el intervenido será retenido y conducido al centro de control sanitario correspondiente para realizar la prueba de intoxicación en sangre o en otros fluidos según la prescripción del facultativo.
3. La Policía, cuando interviene en operaciones de prevención del delito, según el numeral 1) del presente artículo, elaborará un acta de las diligencias realizadas, abrirá un Libro-Registro en el que se harán constar las comprobaciones de aire aspirado realizadas, y comunicará lo ejecutado al Ministerio Público adjuntando un informe razonado de su intervención.
4. Cuando se trata de una intervención como consecuencia de la posible comisión de un delito y deba procederse con arreglo al numeral 2) del presente artículo, rige lo dispuesto en el numeral 4) del artículo 210.

Por tanto, si la prueba preliminar o cualitativa detecta un mayor nivel de alcohol que el permitido (0.5 g/l de sangre), el agente policial puede proceder a arrestar al sujeto y llevarlo a la estación de policía para coordinar la realización de la prueba cuantitativa que determine con precisión el nivel exacto de contenido de alcohol en la sangre.

1. Obtención de Pruebas

Toda investigación por el delito de conducción en estado de ebriedad (haya o no haya acarreado daños materiales o personales), debe hacerse con pruebas científicamente exactas que hayan contado con la colaboración o participación del sospechoso. Esto solo

lo brinda la prueba cuantitativa por método químico, denominada Dosaje Etilico.

Se aplica mediante Anexo N° 9 de la Directiva N° 18-09-2011-DIRGEN/EMG-DIRSAL-B de la Policía Nacional del Perú, que garantiza la adecuada identificación del sujeto examinado (ante el peligro de suplantación) mediante DNI y licencia de conducir, asimismo la correcta etiquetación, conservación y análisis de las muestras obtenidas. En el laboratorio de la DIRCRI (Dirección Ejecutiva de Criminalística – PNP), el sujeto espira nuevamente por un minuto en un cánula sobre una solución sulfúrica de permanganato de potasio. Se confirmarán las pruebas preliminares si la reacción es una decoloración del tono violeta original. Entonces se procede a tomar la muestra de sangre u orina en laboratorio para su análisis espectrofotométrico mediante el método Shefftel, el método de Microdifusión de Conway o la técnica Head Space (de acuerdo al tipo de equipos disponibles). La muestra debe conservarse un plazo de 15 días, en los cuales el conductor puede solicitar una contraprueba. Ésta debe realizarse en base a la misma muestra de la primera prueba (la cual ha sido dividida en varias partes).

2. Formación de Causa Penal / Civil

Si la prueba química confirma las pruebas preliminares, se configura el delito por conducción en estado de ebriedad, independientemente a otros posibles delitos derivados del hecho, en caso de accidente o posterior desacato a la autoridad. A continuación se indica la tipificación de dichos delitos:

- Delito de conducción en estado de ebriedad
- Delito de lesiones culposas agravado por estado de ebriedad
- Delito de homicidio culposo agravado
- Delito de desobediencia y resistencia a la autoridad

C. Delito de Conducción en Estado de Ebriedad

Se regula en el Artículo 274° del Código Penal: “El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro o bajo el efecto de drogas tóxicas, (...), conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación... (...) Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo efectos de drogas tóxicas, (...) la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación...”

Nuevamente, se resalta la aparente contradicción entre un delito que, excepcionalmente, no ha causado daños materiales ni personales, ya que la Constitución indica que solo se califica una conducta como ‘antijurídica’ cuando se trata de proteger un bien jurídico (principio de lesividad).

Dado que la tipificación de éste delito tiene carácter preventivo ante los daños que pudiese ocasionar el conducir en estado de ebriedad, puede incluirse en el mismo artículo 274° del Código Penal dentro del Título XII “Delitos contra la seguridad pública”, Capítulo I “Delitos de peligro común”. Así, el bien jurídico a proteger sería la seguridad del tráfico terrestre, como bien colectivo. Si bien, aun considerando que todo auto en movimiento representa un potencial peligro, se considera como un riesgo permitido si todos los conductores cumplen con la normatividad administrativa (en éste caso el Reglamento Nacional de Tránsito).

D. Delito de Lesión Culposa Agravado por Estado de Ebriedad

Como lesión culposa se define al “daño causado a la salud de una persona por imprevisión culpable, negligencia, impericia o imprudencia al utilizar una herramienta o un instrumento análogo”. Éste delito se regula en el Artículo 124° del Código Penal:

“La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° (...), si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, (...) o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general (...)”.

E. Delito de Homicidio Culposo Agravado por Estado de Ebriedad

Como homicidio culposo se define a causar la muerte a una persona por una acción imprudente o negligente. Puede distinguirse dos formas:

- Cuando se realiza una acción de la cual se conoce el posible resultado de muerte y sin embargo se cree poder evitarlo, pero falla y ésta se produce.
- Cuando se ignora totalmente que la acción que se va a llevar a cabo puede producir la muerte de la persona (lo punible en el segundo caso se basa en el deber que toda persona tiene de abstenerse de causar daño a otra; por tanto, está obligada a prever las consecuencias de toda acción, aun carente de mala intención).

Éste delito se regula en el artículo 111° del Código Penal: “La pena privativa de libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación”. Se puede comparar la dureza de ésta pena a la del homicidio culposo no agravado: “el que por culpa ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas”. El endurecimiento de éste delito agravado contra la vida por iniciativa del Congreso, ratifica lo grave de ésta problemática en cuanto a costo social y de recursos.

F. Delito de Desobediencia y/o Resistencia a la Autoridad

Éste delito se halla tipificado en el artículo 368° del Código Penal, que indica:

“El que desobedece o resiste la orden impartida por un funcionario público en el ejercicio de sus atribuciones, salvo que se trate de la propia detención, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años.

Cuando se desobedezca la orden de realizarse un análisis de sangre o de otros fluidos corporales que tenga por finalidad determinar el nivel, porcentaje o ingesta del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancia psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de la libertad será no menor de seis meses ni mayor de cuatro años o prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas”.

Éste delito está tipificado como delito contra la Administración Pública, considerando que el conductor perjudica el cumplimiento de un acto funcional contenido en la orden de un funcionario o servidor público (generalmente el agente policial). Se hace hincapié en que la orden debe ceñirse al procedimiento y contarse entre las atribuciones del servidor público. La PNP, mediante Directiva N° 18-09-2011 – DIRGEN – EMG- DIRSAL-B, establece que, si una persona se niega a realizarse el examen se redactará el acta respectiva, la cual debe contar, aparte de la identificación y firma del agente policial, las del intervenido.

2.3.1 Concientización contra la Conducción bajo Efectos de Alcohol / Otros

Concientizar es un proceso educativo mediante el cual las personas y los grupos sociales toman conciencia crítica del mundo histórico-cultural en que viven y asumen las responsabilidades y emprenden las acciones necesarias para transformarlo.

Considerando que la lucha contra el delito de conducción en estado de ebriedad le compete principalmente, desde un enfoque de prevención del delito, a las entidades judiciales, es el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos del Perú el organismo que asume las iniciativas de concientización a la población en tal sentido, difundiendo las posibles consecuencias penales que se contempla para éste tipo de delitos de peligro.

Habiéndose mencionado que la OMS, a nivel global, define a la conducción de vehículos en estado de ebriedad como un mal endémico social, es natural que el Estado Peruano asuma el liderazgo de todo esfuerzo en tal sentido, coordinando con las entidades y empresas, públicas y privadas del caso, garantizando los recursos y medios requeridos y estableciendo los objetivos, estrategias y políticas del caso, en el marco del desarrollo humano y cultural de la sociedad. Así, puede decirse que la mejor comunicación de un propósito nacional de desarrollo que requiera de la participación de la población, debe realizarse a través de campañas masivas de concientización masiva, las cuales deben adecuarse a la realidad nacional, regional y local, en función a sus características y problemáticas particulares.

Siendo Huánuco una ciudad con particular configuración poblacional e idiosincrasia, se requiere estudios particulares para un mejor diseño del mensaje.

Por tanto, puede afirmarse que el diseño e implementación de dichas campañas deben ceñirse a los parámetros comunes de la industria publicitaria (comprendiendo todo el proceso publicitario desde la concepción del producto/mensaje, la determinación y estudio del público objetivo, la elección de los medios de comunicación, conceptos, etc.). Se debe enfocar el mensaje contra la conducción en estado de ebriedad como un

producto, desde el punto de vista comercial. En éste caso, el producto será una idea, la cual se pretende hacer llegar al público o comunidad.

Por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires (Argentina) se lanzó en Mayo del 2009, la campaña: "Es un segundo, hacé un click y ponete el cinturón". Con este mensaje, dirigido a toda la población y sobre todo a los conductores, se promovió las acciones preventivas básicas que se deben tomar en todo vehículo motorizado.



Campaña "Es un Segundo, hacé un Click y Ponete el Cinturón"(Gobierno de la ciudad Buenos Aires, 2009)

A continuación, se analizan algunos ejemplos de campañas de concientización contra la conducción en estado de ebriedad, clasificadas en función a su alcance territorial:

1. Campañas Nacionales

A) EEUU

Denominación: "Los amigos no dejan que sus amigos manejen borrachos"

Entidad: Departamento de Transporte de Estados Unidos

Objetivo: Disminuir los accidentes de tránsito relacionados con el alcohol

Recurso/medio: Avisos televisivos y redes sociales (recientemente). Ésta campaña es uno de las más celebres esfuerzos en éste sentido a nivel mundial, ya que permanentemente actualiza su contenido mediante impactantes mensajes de concientización, cuyo alcance abarca todos los EEUU.

Fecha(s): 1983 - actualidad



Campaña: “Los amigos no dejan que sus amigos manejen borrachos”

B) Chile

Denominación: “Tomar Conciencia en Fiestas Patrias”

Entidad: Asociación Pro Consumo Responsable de Bebidas Espirituosas (Aprocor) - Intendencia Metropolitana y Carabineros de Chile.

Objetivo: Reforzar el llamado a un consumo moderado de bebidas con alcohol durante las Fiestas Patrias chilenas y evitar que conductores, embarazadas y menores de edad accedan al producto. Dicha campaña se integra con la permanente difusión de la llamada “Ley Tolerancia Cero” (2012), que establece que entre los 0,3 y 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, un conductor está bajo la influencia de la bebida, sancionándose (aun sin provocar ningún accidente) con la automática

suspensión de su licencia de conducir por tres meses. Asimismo, con la “Ley Emilia” (2014, por una víctima infantil de uno de éstos accidentes), que sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves, muy graves o la muerte.

Plazo: Semanas (Fiestas Patrias chilenas)

Recurso/medio: Avisos televisivos y redes sociales. Instalación en la Plaza de la Cultura (frente al Palacio de La Moneda) de dos autos y una motocicleta destruida producto de la conducción en estado de ebriedad.

Fecha(s): Setiembre 2017



Campaña: “Tomar Conciencia” en Fiestas Patrias”

2. Campañas regionales / locales

C) Lima y Callao, Perú

Denominación: “Primera Campaña de Seguridad Vial”

Entidad: Rotary Club – Dirección de Transito de la Policía Nacional

Objetivo: Sensibilizar a los transportistas y a la comunidad en general

Recurso/medio: Salida de más de 500 ‘rotarios’ a las calles de Lima y Callao a repartir trípticos con mensajes de prevención de accidentes de tránsito

Plazo: 01 día

Fecha(s): Noviembre 2012



Campaña: “Primera Campaña de Seguridad Vial”

D) Distrito de Barranco (Lima, Perú)

Denominación: “¿Qué huellas quieres dejar?”

Entidad: Municipalidad de Barranco

Objetivo: Crear conciencia sobre la ingesta de bebidas alcohólicas al momento de manejar (Barranco es uno de los distritos más bohemios de Lima y recibe gran cantidad de visitantes sobre todo los fines de semana)

Recurso/medio: Intervención de trece espacios públicos del distrito (pintado de una silueta forense en la pista y un mensaje de sensibilización)

Plazo: 01 día

Fecha(s): Julio 2017



Campaña: “¿Qué huellas quieres dejar?”

E) Moyobamba, San Martín - Perú

Denominación: “Campaña contra los delitos de conducción en estado de ebriedad”

Entidad: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

Objetivo: Lucha contra los delitos de conducción en estado de ebriedad

Recurso/medio: Repartición de volantes e instalación de carpas educativas en diferentes puntos de la ciudad

Plazo: 01 mes

Fecha(s): Mayo 2016.

2.3 Definiciones Conceptuales

- **Alcoholemia:** Grado de alcohol en la sangre, permitiendo deducir el grado de intoxicación alcohólica o embriaguez que presenta un individuo y por consiguiente resolver múltiples situaciones que pueda generar en este estado, en caso sean requeridas por razones del derecho.

- **SUTRAN:** La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) es una entidad creada mediante Ley N° 29380, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su principal función es supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional, a los conductores habilitados para el servicio y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en que incurran.

- **INDECOPI:** El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) fue creado en noviembre de 1992, mediante el Decreto Ley N° 25868. Tiene como funciones la promoción del mercado y la protección de los derechos de los consumidores. Además, fomenta en la economía peruana una cultura de leal y honesta competencia, resguardando todas las formas de propiedad intelectual: desde los signos distintivos y los derechos de autor hasta las patentes y la biotecnología.

- **Vehículos motorizados:** son todos aquellos vehículos que cuenta con un motor

- **Responsabilidad civil:** Es la obligación de resarcir que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento contractual (responsabilidad contractual) o de reparar el daño que se ha causado a otro con el que no existía ningún vínculo previo (responsabilidad extracontractual), sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios.

G. Hipótesis

Hipótesis General

Es ineficaz el DS 003-2014 MTC. Puesto que no disminuye la incidencia de los accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.

Hipótesis Específicas

- HE1.** Es bajo, el rango de efectividad que tiene el DS 003- 2014 MTC para la disminuirían los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco.
- HE2.** El conocimiento de la reglamentación DS 003- 2014 MTC, influye significativamente si ésta fuera conocida efectivamente por los conductores de tránsito, entonces no ocurriría con frecuencia los accidentes de tránsito por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.

2.4 Variables

Variable independiente: La Eficacia del DS-003-2014 MTC,

Variable dependiente: Accidentes de tránsito.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES (Dimensiones e indicadores)

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable Independiente		
La Eficacia de la Aplicación del D.S. N° 003-2014 MTC	D.S. N°003-2014-MTC	- Entidad es responsable de verificar el accidente por estado de ebriedad.
	MTC	- Diseño de prevención de accidentes de tránsito
	SUTRAN	- Aplicación de medidas preventivas por el incumplimiento del D.S. 003-2014 MTC.
	Municipalidad	
	PNP	- Fiscalizan el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.
	INDECOPI	
		- Retención de vehículos por conductores ebrios
		- En qué proporción se aplicó la prueba de alcoholemia.
Variable Dependiente		
Accidentes de tránsito	Conductores de Vehículos Motorizados	- Principales causas de que ocurran accidentes de tránsito
		- Nivel de incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito
		- Nivel de las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad
		- Tipo de vehículo o transporte que origina accidentes por estado de ebriedad
		- Nivel de aumento o disminución de accidentes por conducción en estado de ebriedad
		- Causas de que no bajen los accidentes por conducción en estado de ebriedad.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo de Investigación

La presente investigación corresponde a una investigación sustantiva o básica porque se trata de responder a los problemas teóricos o sustantivos y a la vez está orientada a describir, explicar, predecir la realidad, con lo cual se va en búsqueda de principios y leyes generales que permita organizar una teoría.

3.1.1 Enfoque de la Investigación

La presente investigación cuantitativa y jurídica. Descriptiva porque se orienta principalmente a la descripción de una compleja problemática con aspectos técnicos y humanos; jurídica porque se orienta dentro de la llamada investigación jurídica formal, analizando la normatividad penal en función a un problema social, representado por la conducción de vehículos en estado de ebriedad, contemplando su relación con aspectos de prevención y seguridad, transporte y cultura a nivel regional y nacional (como referencia), considerando como variables los cambios en dichas normativas y políticas por parte del Estado Peruano.

Siendo este tema una problemática global, es natural que sea materia de derecho todo cambio posible en el aspecto social y cultural de un país o región, como en éste caso, el distrito de Huánuco, ciudad de Huánuco, con todas sus particularidades.

3.1.2 Nivel de Investigación

La presente investigación corresponde **al nivel descriptivo-explicativo**, porque se describe los hechos ante la amplia complejidad de un problema social representado por la conducción en estado de ebriedad, es necesario el máximo esfuerzo para caracterizar dicho fenómeno o situación desde los enfoques técnicos pertinentes y complementarios, de acuerdo a lugar, tiempo, población y antecedentes. Se facilita así, la posterior familiarización con el problema.

Se resalta asimismo que una investigación de nivel descriptivo se caracteriza por ser flexible en su metodología, ya que la elección de criterios y variables, tanto como su medición y valuación, requieren de gran capacidad de criterio por parte de la investigadora.

3.1.3 Diseño de la investigación

Corresponde al diseño descriptivo simple.



M = Es la Muestra

O = Es la Observación

3.2 Población y Muestra

Población:

La población estuvo basada en los conductores de vehículos de transporte público y privado; peatones y usuarios del distrito de Huánuco,

efectivos policiales de la dependencia del distrito de Huánuco, así como también funcionarios del área de transporte de la municipalidad y el director del MTC, Que fueron piezas fundamentales para recabar información para el presente informe final en cuanto a su conocimiento, su aplicación y penalidades.

Muestra:

La Muestra estuvo constituida por 36 conductores de vehículos públicos y privados; así como peatones 10, usuarios 10, así al funcionario de entidades públicas, así como el Director del MTC. Y el sub gerente y sub gerente de transportes de la municipalidad de Huánuco de quienes recabamos datos estadísticos e información requerida para la siguiente investigación.

3.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

3.3.1 Para la Recolección de Datos

En primer lugar se debe precisar para que un instrumento cumpla con su cometido, es decir constituya el medio más eficaz para la recolección de los datos en una investigación, debe cumplir con dos requisitos esenciales: la **validez** es decir que debe medir lo que debe medir y la **confiabilidad**, es decir que aplicado varias veces a una muestra los datos deben ser similares, partiendo de esta premisa los instrumentos que se utilizaron en la presente tesis fueron: datos estadísticos, libretas de apuntes o cuaderno de notas y fichas, así como usb para almacenar la información del análisis de la casuística adicionalmente, formularios que contengan las encuestas o cuestionarios, computadora, fotocopidora e Internet.

3.3.2 Técnicas para la Presentación de Datos

Los resultados se presentan en tablas y gráficos, analizados con la aplicación de la estadística descriptiva, seguidamente se procederán a analizarlos e interpretarlos.

3.3.3 Para el Análisis e Interpretación de los Datos

Para el procesamiento de los datos se utilizaron las herramientas informáticas como: Ms Excel, Ms Word y el Ms Process, presentándose los resultados en cuadros de doble entrada y gráficos respectivamente, teniendo en cuenta las variables de la

Técnicas	Instrumentos
El fichaje	Fichas textuales y resumen para el recojo de información a las fuentes de información para el marco teórico.
Entrevista	Ficha de entrevista a los conductores de Vehículos Motorizados

investigación.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Procesamiento de Datos

Se presenta aquí los cuadros y gráficos con los resultados del cuestionario confeccionado con los indicadores a estudiar, incluyendo las fórmulas estadísticas del caso, las proporciones y los totales. Se ha considerado los siguientes indicadores:

- Factores que causan accidentes en el distrito
- Incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2014
- Incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016
- Dureza de las penas o sanciones aplicadas
- Tipo de vehículo o transporte que origina accidentes por estado de ebriedad
- Responsabilidad de las diversas entidades en la problemática
- Percepción y percepción de accidentes por conducción en estado de ebriedad
- Causas de que no se reduzcan los accidentes por conducción en estado de ebriedad.

Cuadro N° 01

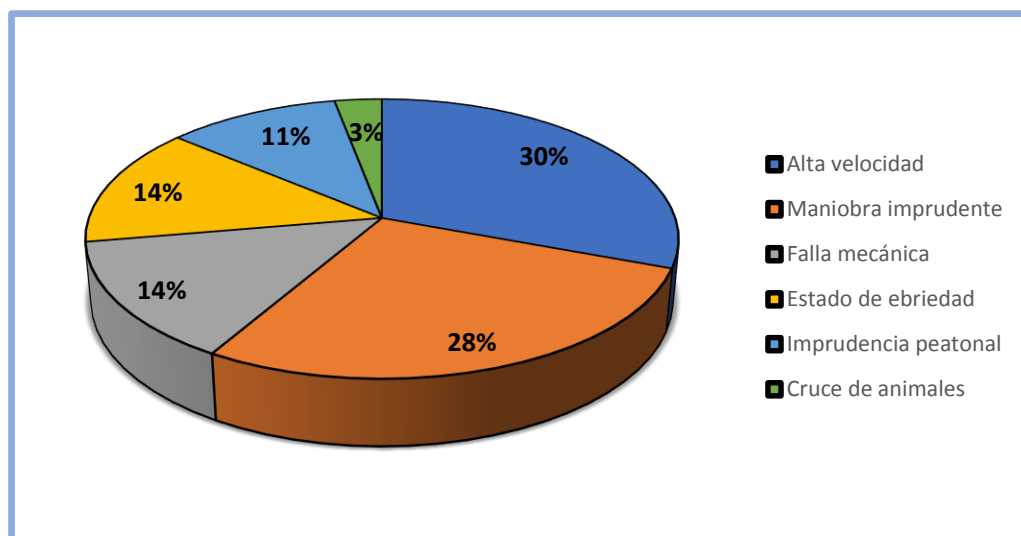
Muestra cuáles son las principales causas de que ocurran accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco

¿Cuáles son las principales causas de que ocurran accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores de Vehículos Motorizados		Total	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
Alta velocidad	11	31	36	100
Maniobra imprudente	10	28		
Falla mecánica	5	14		
Estado de ebriedad	5	14		
Imprudencia peatonal	4	11		
Cruce de animales	1	3		

Fuente: Ficha de cuestionario
Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 01

¿Cuáles son las principales causas de que ocurran accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°01
Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

Antes de pasar al análisis del factor, se presenta un cuadro de accidentes ocurridos durante el año 2016 en la Ciudad de Huánuco, según informe de la Unidad de Investigación de Tránsito – Huánuco:

Accidentes de Tránsito en la Ciudad de Huánuco - 2016

Mes	Cantidad Accidentes
Enero	14
Febrero	39
Marzo	56
Abril	43
Mayo	59
Junio	39
Julio	45
Agosto	45
Septiembre	42
Octubre	61
Noviembre	28
Diciembre	41

Fuente: Registros del MTC. Perú-2016

Aquí puede resaltarse que no hay mayor relación entre la temporada del año y la cantidad de accidentes, por lo cual resulta difícil establecer un patrón que ayude a analizar dicha tendencia.

Así, en el gráfico N° 1, en relación a la pregunta: ¿Cuáles son las principales causas de que ocurran accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco? se considera la alta velocidad (que quizá se deba a factores ocultos que sea recomendable ahondar) como el mayor factor para la ocurrencia de accidentes, dado las vías del distrito de Huánuco no son vías rápidas. Se considera las maniobras imprudentes, las fallas mecánicas y el estado de ebriedad como factores secundarios al anterior.

4.1.1 Incidencia del Cambio en el Reglamento de Tránsito del 2014 (DS 003-2014 MTC) en el distrito de Huánuco

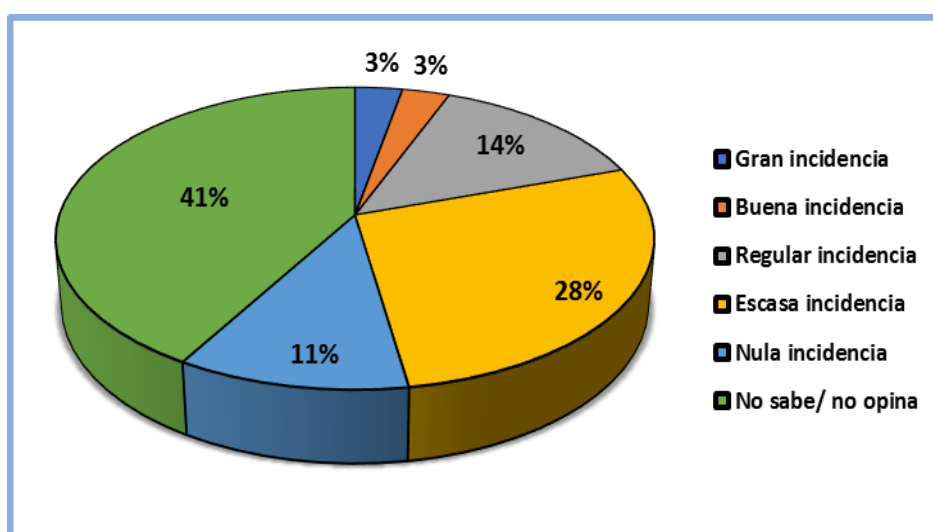
Cuadro N° 02
Muestra cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 en el distrito de Huánuco.

¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores de Vehículos Motorizados		Total	
	f	%	f	%
Gran incidencia	1	3	36	100
Buena incidencia	1	3		
Regular incidencia	5	14		
Escasa incidencia	10	28		
Nula incidencia	4	11		
No sabe/ no opina	15	42		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 02
¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2014 en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°02

Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 2, en relación a la pregunta: ¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2014 (DS 003-2014 MTC) en el distrito de Huánuco?

Considerándose que la muestra, aunque incluye a personal con conocimiento técnico del problema, en mayoría comprende a personas con escaso conocimiento sobre la legislación multisectorial en el tema, puede señalarse que, justamente por eso, es que es factible el resultado de la escasa incidencia de los cambios en el Reglamento de Tránsito 2014, en relación a los objetivos que se perseguía con dicha normativa.

4.1.2 Incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 (DS 007-2016 MTC) en el distrito de Huánuco

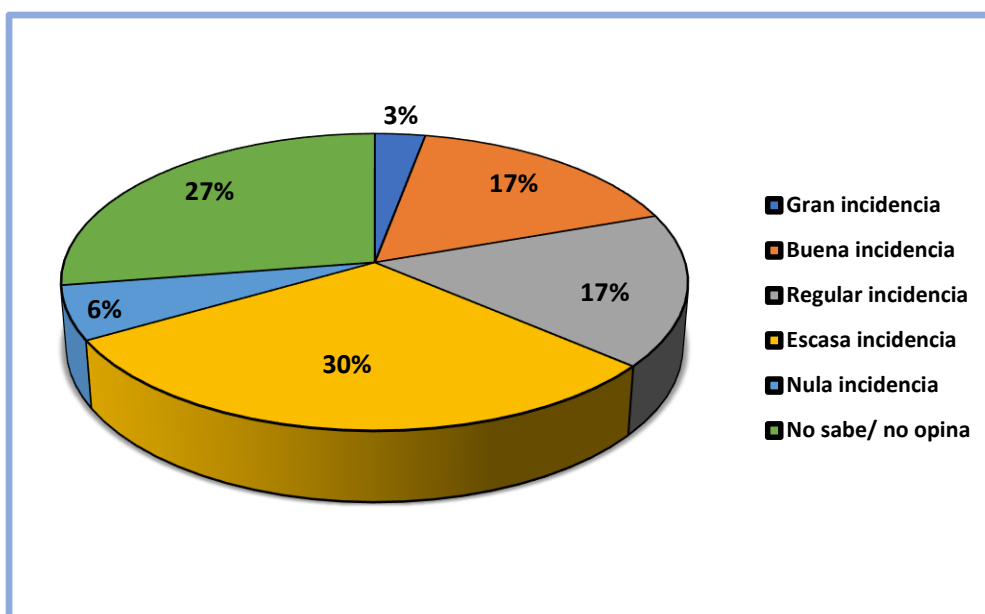
Cuadro N° 03
Muestra cuál es la incidencia del cambio en el
Reglamento de Tránsito del 2016 en el distrito de
Huánuco.

¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 en el distrito de Huánuco?	Respuesta Conductores de Vehículos Motorizados		Total	
	f	%	f	%
Gran incidencia	1	3	36	100
Buena incidencia	6	17		
Regular incidencia	6	17		
Escasa incidencia	11	31		
Nula incidencia	2	6		
No sabe/ no opina	10	28		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 03
¿Cuál es la Incidencia del Cambio en el Reglamento de Tránsito
del 2016 en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°03

Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 3, en relación a la pregunta: ¿ Incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 (DS 007-2016 MTC) en el distrito de Huánuco?

Puede decirse que los resultados son muy parecidos a los del anterior factor, excepto que la percepción de que los cambios en el reglamento, principalmente sobre el endurecimiento de las restricciones y las sanciones rápidas para el incumplimiento de la normativa, ocasiona que, autocríticamente, algunos conductores califiquen éstas medidas de 'buenas', aunque resaltan su condicionamiento a la continuidad de los operativos policiales y a los controles de la SUTRAN.

4.1.3 Dureza de las penas o sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco

Cuadro N° 04
Muestra si son duras las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.

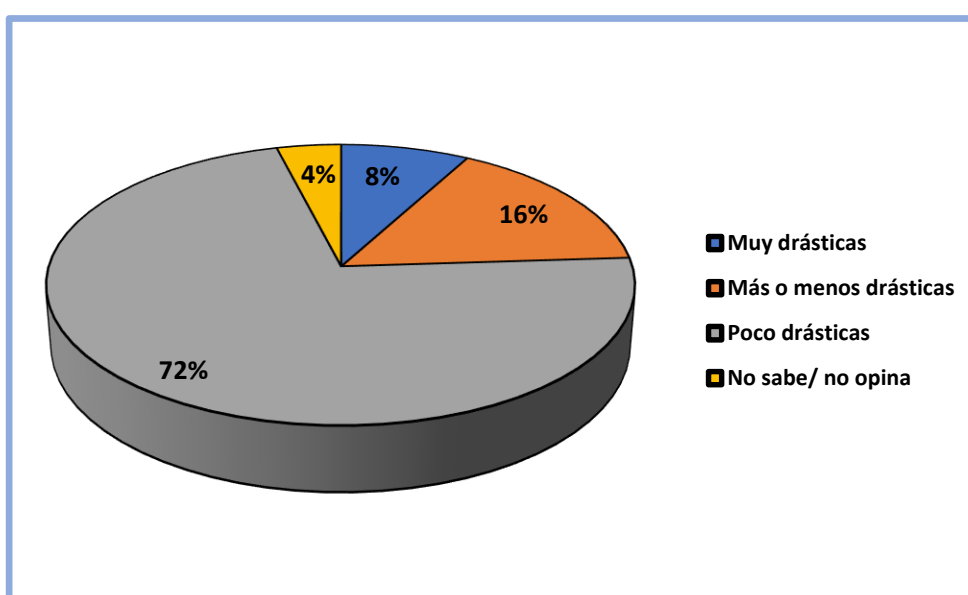
¿Son duras las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores de Vehículos Motorizados		total	
	f	%	f	%
Gran incidencia	1	3	36	100
Buena incidencia	6	17		
Regular incidencia	6	17		
Escasa incidencia	11	31		
Nula incidencia	2	6		
No sabe/ no opina	10	28		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 04

¿Son duras las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°04

Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 4, en relación a la pregunta: ¿Son duras las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?

Casi hay unanimidad de que hay una gran deficiencia en la aplicación de verdaderas sanciones contra dicho delito, dado que la percepción normal es que, siendo muy común ver en las calles a jóvenes ebrios manejando, es muy difícil difundir que ésta práctica constituye un delito por el cual podrían ser encarcelados. Aquí, los que 'no saben, no opinan' son muy pocos, ya que todo poblador tiene una opinión ante ésta problemática. Podrá decirse que es un tema ampliamente discutido, pero cuya viabilidad de solución a corto plazo es vista como escasa.

4.1.4 Tipo de vehículo o transporte que origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.

Cuadro N° 05

Muestra qué tipo de vehículo o transporte origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco

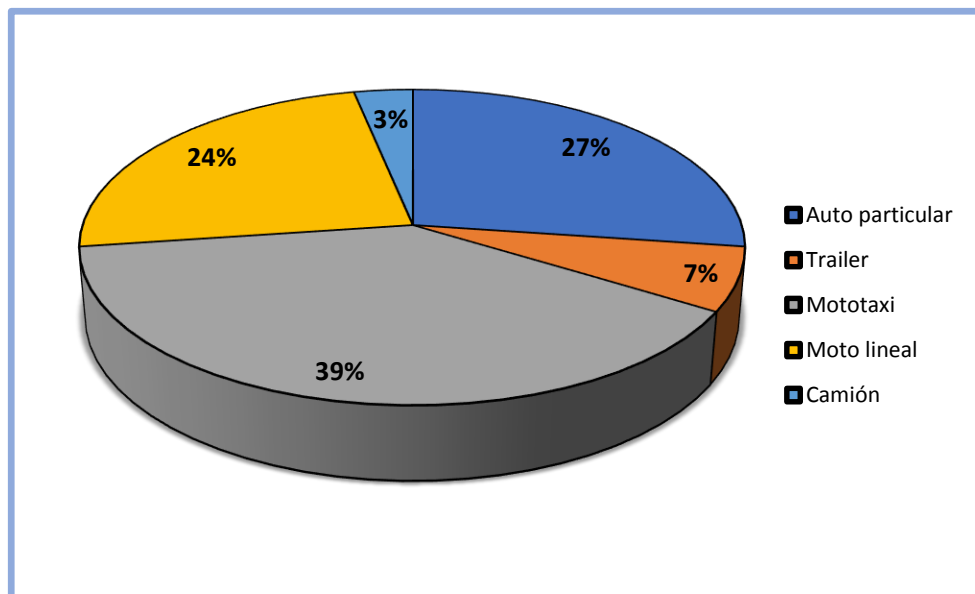
¿Qué tipo de vehículo o transporte origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores Vehículos Motorizados		de de Total	
	f	%	f	%
Auto particular	9	25	36	100
Trailer	2	6		
Mototaxi	13	36		
Moto lineal	8	22		
Camión	1	3		
Autobús	3	8		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 05

¿Qué tipo de vehículo o transporte origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°05

Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 5, en relación a la pregunta: ¿Qué tipo de vehículo o transporte origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?

Se puede detectar cierta fijación con el transporte informal en mototaxi o moto lineal, pues es la que, generalmente ocasiona accidentes con daños personales, que aunque leves, impacta mayormente en la memoria del colectivo, ya que un transportista ebrio es rápidamente identificado por la población local, que censura su actitud. En segundo lugar se considera a los autos particulares como causantes de accidentes, sobre todo a la salida de reuniones sociales en grupo los fines de semana.

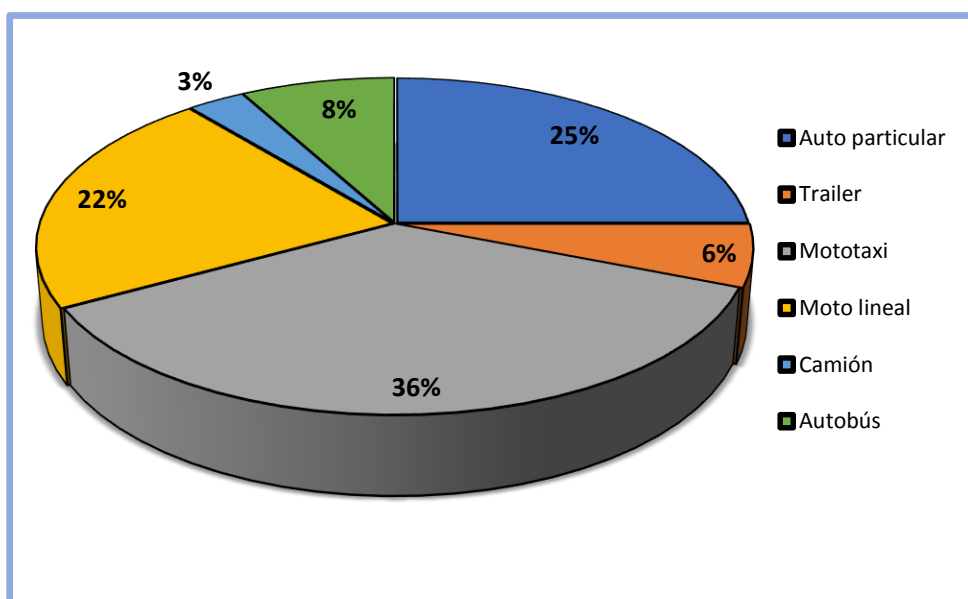
4.1.5 Responsabilidad de las diversas entidades en la problemática de la conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco

Cuadro N° 06
Muestra qué entidad es responsable de esta problemática en el distrito de Huánuco.

¿Qué entidad es responsable de esta problemática en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores de Vehículos Motorizados		Total	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
Auto particular	9	25	36	100
Trailer	2	6		
Mototaxi	13	36		
Moto lineal	8	22		
Camión	1	3		
Autobús	3	8		

Fuente: Ficha de cuestionario
Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 06
¿Qué entidad es responsable de esta problemática en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°06
Elaboración: La investigadora
Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 6, en relación a la pregunta: ¿Qué entidad es responsable de ésta problemática en el distrito de Huánuco?

Es casi unánime la identificación del problema con la crítica al trabajo policial, ya que la PNP es la cara visible del aparato de control administrativo estatal, tanto desde el control hasta la fiscalización de los conductores en las vías. Se considera también que el Ministerio de Transportes tiene parte de la responsabilidad, quizá debido a que es responsable de la normativa técnica y se percibe que es insuficiente la difusión de dichos parámetros.

4.1.6 Percepción de los accidentes por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.

Cuadro N° 07

Muestra si han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco

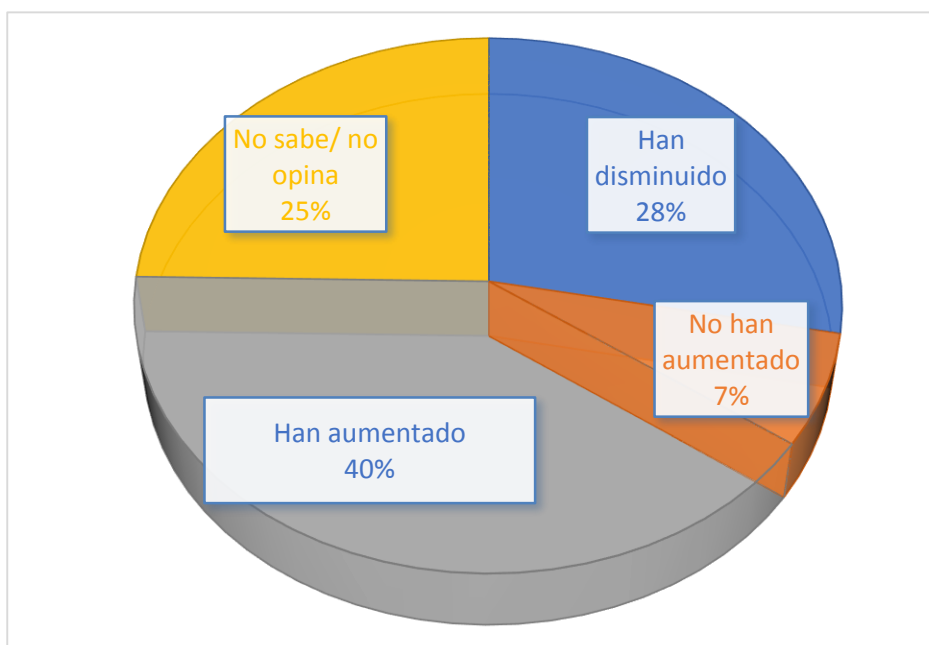
¿Han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco?	Respuesta de Conductores de Vehículos Motorizados		Total	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
Han aumentado	13	36	36	100
No han aumentado	2	6		
Han disminuido	9	25		
No sabe/ no opina	8	22		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 07

¿Han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°07

Elaboración: La investigadora

Análisis e Interpretación

En el gráfico N° 7, en relación a la pregunta: ¿Han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco?

Se percibe cierta desorientación al respecto, ya que, habiendo ocurrido accidentes con consecuencia de daños personales (relativamente), es convenientemente menor el impacto en la memoria del conductor local. En general, la opinión de los encuestados se basa en una idea básica sobre el tema y personas que desconocen las reglas de tránsito la ley y su aplicación principalmente los conductores que trabajan en el centro de la ciudad, tienen una opinión muy básica sobre éste punto, y en cuanto al aumento de accidentes por conductores ebrios en el periodo. Prefieren muchas veces obtenerse y no decir la verdad y titubear Así, es parecida la magnitud de la muestra.

4.1.7 Causas de que no se reduzcan los accidentes por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco

Cuadro N° 08

Muestra si han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco

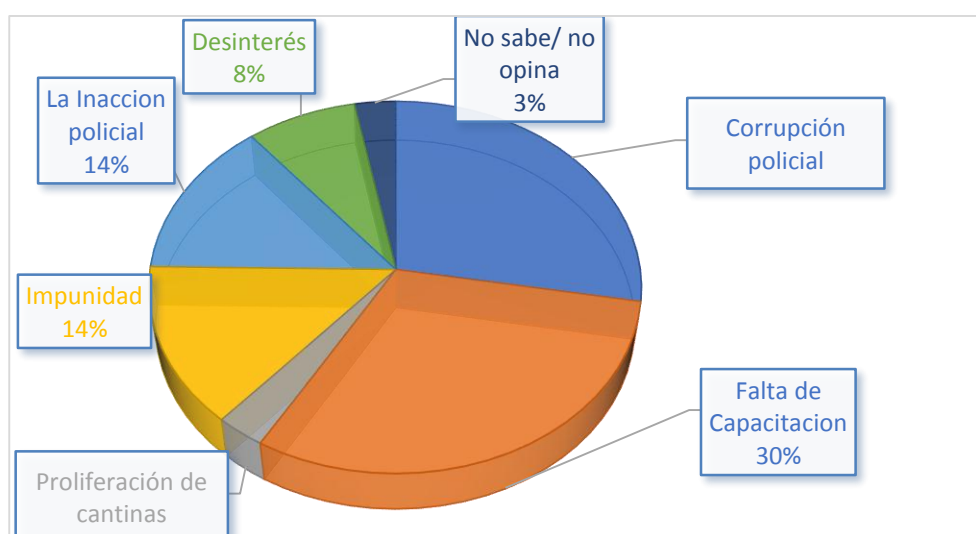
¿Cuáles son las causas de que no bajen los accidentes por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?	Respuesta Conductores Vehículos Motorizados		de de Total	
	f	%	f	%
Corrupción policial	10	28		
Inacción policial	5	14		
Proliferación de cantinas	1	3		
Impunidad	5	14	36	100
Falta de capacitación	11	31		
Desinterés	3	8		
No sabe/ no opina	1	3		

Fuente: Ficha de cuestionario

Elaboración: La investigadora

Gráfico N° 08

¿Cuáles son las causas de que no bajen los accidentes por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?



Fuente: Cuadro N°07

Elaboración: La investigadora

4.2 Contrastación de hipótesis

La hipótesis general de la presente tesis indica que: “La eficacia de la aplicación del DS-003-2014 MTC, Respecto a la disminución de los accidentes originados por conductores en estado de ebriedad.

Es ineficaz en el distrito de Huánuco, basada en los testimonios de una muestra representativa de la población del distrito, habiéndose seleccionado conductores y peatones con un conocimiento básico sobre su entorno en cuanto al transporte terrestre y su implicancia en el bienestar social. Asimismo, se resalta la teorización sobre la problemática de la normativa actual en función a la descripción de hechos y de solución por parte de las entidades correspondientes, tanto públicas y privadas, representando así el comportamiento social ante ésta problemática en particular, cerrando.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1 Contrastación de Resultados del Trabajo de Investigación

Habiéndose verificado las hipótesis y cumpliéndose los objetivos de la tesis, es factible enunciar nuevos propósitos o planteamientos futuros de investigación sobre el tema complementario, ya que comprobándose la amplia gama de esfuerzos de solución, con diferentes enfoques, autorías, plazos y objetivos, y verificándose que el problema persiste en mediana o alta proporción, es factible afirmar que debe abrirse nuevos enfoques complementarios y radicales para afrontar la solución de ésta problemática.

El problema de la conducción en estado de ebriedad constituye un mal social: de esto, puede afirmarse que el estudio de los fenómenos sociales, bajo el marco de las ciencias sociales y humanas, sería un buen complemento a los esfuerzos técnicos en legislación o normativa. El estudio del ser humano, como los exámenes psicológicos de manera formal e incorruptible, podría brindar mejor solución al tema de resistencia a la autoridad y las capacitaciones por parte de la policía nacional en conjunto con la municipalidad de Huánuco y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en conductores y peatones les daría un mayor conocimiento sobre las reglas de tránsito para no caer en tanta ignorancia y desconocimiento de la misma

CONCLUSIONES

- Se ha establecido que tan eficaz del DS 003-2014 MTC por cuanto que No ha reducido significativamente la incidencia de accidentes de tránsito por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco, 2016.
- Se ha determinado significativamente el bajo rango de efectividad del DS 003- 2014 MTC en la disminución de los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco 2016.
- Se ha llegado a la conclusión que los conductores de vehículos no tienen conocimiento sobre la reglamentación de tránsito y mucho menos sobre DS 003- 2014 MTC, es por ello que inciden en los accidentes de tránsitos por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.
- Por ello es importante la difusión y la capacitación en la nueva reglamentación, del D.S. 007-2016 MTC, porque el D.S. 003-2014 MTC. es insuficiente

RECOMENDACIONES

- A la Dirección de Transportes y Comunicaciones implementar y mejorar las capacitaciones en función a perfil del conductor, tipo de vía, tipo de vehículo, medidas correctivas, responsabilidad civil (en caso hubiera), sanciones. Asimismo, garantizar que el conductor salga de ahí con los conocimientos en relación a las reglas de tránsito y concientízoslos para no incidir en los accidentes en estado de ebriedad.
- La presencia policial o de entes fiscalizadores es deseable por lo menos para atenuar en algo el desorden originado por la ausencia de control, sobre todo en los paraderos más transitados del distrito y en los centros educacionales. Sería conveniente capacitar a los agentes a fin de que cumplan un papel informativo permanente, lo cual posibilitaría una permanente concientización y daría una mejor imagen a la autoridad policial.
- Debe mejorarse la difusión y recursos disponibles para la aplicación del proceso inmediato en las acciones legales que se tomen contra conductores ebrios o incumplidores sorprendidos en flagrancia. Si se logra, se difundirá rápidamente que es más difícil la impunidad.
- Debe adecuarse con mejor detalle todo esfuerzo de concientización en el tema a la problemática particular de Huánuco ciudad, a fin de hacer viable la mejora. Complementarse con solicitar a las autoridades municipales la inversión en infraestructura necesaria para dar soporte al mejor ordenamiento vial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Congreso de la República. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley 27181. Lima Perú. Diario Oficial 'El Peruano' 1999
- Douglas Luis Ávila Cochachi. *"Accidentes de Tránsito ocasionados por conductores en Estado de Ebriedad en la Región Huánuco"*, 2014. Universidad de Huánuco – Huánuco.
- Ministerio de Justicia y Desarrollo Humano MINJUS. Código Procesal Penal. Decreto Legislativo N° 957.
- Ministerio de Justicia y Desarrollo Humano MINJUS. Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia. Diapositiva Campaña Nacional contra la Conducción de Vehículo motorizado en Estado de Ebriedad, mayo 2016.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito. Decreto Supremo 003-2014 MTC. Lima, Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Nuevo Reglamento de Obtención de Licencias de Conducir. Decreto Supremo 007-2016 MTC. Lima, Perú.
- Región Callao. Análisis Crítico de la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre y el texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. Código de Tránsito DS 016-2009 MTC.
- Roberto E. Cáceres Julca. *"Delito de Conducción en Estado de Ebriedad o Drogadicción y delitos conexos"*. Lima, Perú.

ANEXOS

ANEXO 1

FICHA DE CUESTIONARIO APLICADO RESPUESTA DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Fecha :

Favor marque con una "X" la opción que considere más cierta:

1. ¿Cuáles son las principales causas de que ocurran accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco?
 - a. Alta velocidad
 - b. Maniobra imprudente
 - c. Falla mecánica
 - d. Estado de ebriedad
 - e. Imprudencia peatonal
 - f. Cruce de animales

2. ¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2014 en el distrito de Huánuco?
 - a. Gran incidencia
 - b. Buena incidencia
 - c. Regular incidencia
 - d. Escasa incidencia
 - e. Nula incidencia
 - f. No sabe/ no opina

3. ¿Cuál es la incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito del 2016 en el distrito de Huánuco?
 - a. Gran incidencia
 - b. Buena incidencia
 - c. Regular incidencia
 - d. Escasa incidencia
 - e. Nula incidencia
 - f. No sabe/ no opina

4. ¿Son duras las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?
 - a. Muy drásticas
 - b. Más o menos drásticas
 - c. Poco drásticas
 - d. No sabe/ no opina

5. ¿Qué tipo de vehículo o transporte origina accidentes por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?
- a. Auto particular
 - b. Trailer
 - c. Mototaxi
 - d. Moto lineal
 - e. Camión
 - f. Autobús
6. ¿Qué entidad es responsable de ésta problemática en el distrito de Huánuco?
- a. Policía Nacional
 - b. Gobierno Peruano
 - c. Ministerio de Transporte
 - d. Colegios
 - e. Locales de diversión
 - f. Las personas
 - g. No sabe/no opina
7. ¿Han aumentado o disminuido los accidentes por conducción en estado de ebriedad el último año en el distrito de Huánuco?
- a. Han aumentado
 - b. No han aumentado
 - c. Han disminuido
 - d. No sabe/ no opina
8. ¿Cuáles son las causas de que no bajen los accidentes por conducción en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco?
- a. Corrupción policial
 - b. Inacción policial
 - c. Proliferación de cantinas
 - d. Impunidad (no hay castigos)
 - e. Falta de capacitación
 - f. Desinterés
 - g. No sabe/ no opina

Gracias por sus respuestas

ANEXO 02

NOTA INFORMATIVA N° 215 –A-2016-DIRNOP/REGPOL-HCO/DIVPOS-DEPTRAN

PNP

SEÑOR : A R C H I V O.

ASUNTO : Operativo policial “**ALCOHOLEMIA-2016**” realizado por el personal **PNP-DEPTRAN.PNP-HUANUCO.- DA CUENTA.**

01.El 05AGO16 a hora 20:40, el suscrito, al mando de ALFZ. PNP HUALPA GALLEGOS Juan con seis (06) SO. PNP de este DEPTRAN, a bordo de sus unidades móviles cuatro (04) motocicletas, y dos (02) a pie quien realizando el operativo Policial “ALCOHOLEMIA-1016” orientado a la intervención de conductores de vehículos mayores y menores, inmerso en el presunto delito de peligro común, en agravio del estado.



02.Durante el operativo se intervino a la persona quien dijo llamarse Eduardo Alberto, ESPINOZA FERNANDES (31) natural de Huánuco, soltero, comerciante, identificado con DNI N°43243923 secundaria completo con domicilio en el Jr. Pedro barroso # 266, conduciendo vehículo menor de placa de rodaje 4006-7w color, negro marca honda, al parecer con visibles síntomas d ebriedad fue conducido y puesto a disposición a la CIA-PNP HUANUCO SEC. TRANSITO.

03.El operativo realizado en las inmediaciones del ovalo san Sebastián, se intervino a cincuenta (50) vehículos aprox. conforme a las normativas legales vigentes. Asimismo se impuso veinte (20) papeletas de infracción al RNT, no registrándose novedad alguna con el personal PNP, armamento y vehículos. Culminando el operativo policial a horas 21:50 aprox. Del día 05 agosto 16 sin registrar alguna otra novedad resaltante.

MEDIDAS ADOPTADAS:

- Se da cuenta a la Superioridad.
 - se continuara con los operativos policiales
-

Amarilis, 05 de Agosto del 2016.

DISTRIBUCIÓN:

- GRAL. PNP. REGPOL-HCO-----01
- CRNL. PNP JEFE OFDIC - PNP.-----01
- CRNL. PNP. JEM. DIRTEPOL-HCO-- ----01
- CRNL. PNP. JEFE DIVPOS. -----01
- CMDTE PNP JEFE OFINTERPOL HCO---01
- ARCHIVO.-----01/06





POLICÍA NACIONAL
DEL PERÚ
REGION POLICIAL-
HUÁNUCO
DEPARTAMENTO
DE TRÁNSITO

-NOTA INFORMATIVA Nº 365.-2016-DIRNOP/REGPOL-HCO/DIVPOS-DEPTRAN-HCO

SEÑOR : GENERAL PNP
RODRIGUEZ GUZMAN Rene.
JEFE REGION POLICIAL.-**HUANUCO.**

ASUNTO : Sobre intervención a la Persona **Marco Antonio Lajara Barrueta (33)** por encontrarse inmerso en el presunto Delito de Peligro Común (Conducción en estado de Ebriedad).- **DA CUENTA.**

04. El 30DIC16 a horas 18:15 aprox., el S3 PNP MINAYA CARHUAPOMA Alexandra, da cuenta que en circunstancias que se encontraba realizando servicio de control de tránsito en el Jr. Dos de Mayo y Jr. Mayro en compañía de la S3 PNP ESTEBA SIFUENTES Katherine B., intervinieron a la persona de **Marco Antonio Lajara Barrueta (33)**, Natural de Chayana, estado civil soltero, ocupación Albañil, identificado con DNI 41847668, con grado de instrucción secundaria completa y domiciliado en el Jr. 14 de agosto 230-Huánuco, el mismo que conducía un vehículo motorizado categoría L-3 marca RTM, color Negro, con placa de rodaje W2-5916.

05. Motivo por el cual se le solicito sus documentos respectivos donde se pudo constatar que el intervenido presentaba aliento alcohólico incurriendo en el presunto Delito Peligro Común (conducción en estado de ebriedad) siendo conducido al vehículo y al conductor a la CIA PNP HUANUCO a fin de continuar con las investigaciones.

06. Lo que se da cuenta a la superioridad para los fines pertinente del caso.

MEDIDAS ADOPTADAS:

- Se da cuenta a la Superioridad.

- Se continúa con la verificación del servicio y del personal.

Amarilis, 30 de Diciembre del 2016.

DISTRIBUCIÓN:

- GRAL. PNP. REGPOL-HCO-----01
- CRNL. PNP JEFE OFDIC - PNP.-----01
- CRNL. PNP. JEM. DIRTEPOL-HCO-- -----01
- CRNL. PNP. JEFE DIVPOS. -----01
- CMDTE PNP JEFE OFINTERPOL HCO---01
- ARCHIVO.-----01/06




OP 202259
Vicente L. Peña Murillo
CMDTE PNP
JEFE DEPTAN PNP HC

SEÑOR : GENERAL PNP.
 SEVERO AMADOR FLORES MINAYA.
 JEFE REGION POLICIAL PNP. **HUANUCO.**

ASUNTO : Operativo Policial “ALCOHOLEMIA-2016” realizado por personal del DEPTRAN-PNP.-**DA CUENTA.**

01. El 21AGO16 a horas 19:30 Aprox., el ALFZ PNP HUALPA GALLEGOS, Juan José, al mando de siete (07) SO. PNP DEPTRAN, a bordo de sus Unidades móviles siete (07) motocicletas, y una (01) camioneta policial, realizaron el operativo policial “ALCOHOLEMIA - 2016” orientado a la intervención de conductores de vehículos mayores y menores, inmersos en el presunto delito de Peligro Común, en agravio del Estado así como Infractores al Reglamento Nacional de Tránsito.



02. Durante el operativo se intervino cuatro (04) vehículos Automotores y conductores, los mismos que con el documento correspondiente fueron puesto a disposición de la COMISARIA PNP AMARILIS, conforme al detalle siguiente:

N°	VEHÍCULO	PLACA DE RODAJE	MARCA	CONDUCTOR	DNI N°	INFRAC./ PRESUNTO DELITO
01	MOTOTAXI	2400-4W	BAJAJ	ALCANTARA	71703912	PELIGRO COMUN
				ARTEAGA, Kelvin Stens(20)		
02	MOTOCICLET A	1044-3W	CROSS	GARCIA APAC, Julián Spencer(43)	23164566	IRNT
03	MOTOTAXI	MM-13544	BAJAJ	PORTAL MUÑOZ, Adpi Moisés(40)	80026296	IRNT
04	MOTOTAXI	W2-9150	TVS	PORTALATINO CANEPA, Giulio(21)	S/D/P/V	IRNT

03. El operativo se realizó en las inmediaciones del Ovalo Pavletich, así como en el Puente Señor de Burgos Amarilis; interviniendo conforme a las Normativas Legales Vigentes con un promedio de cincuenta y nueve (59) vehículos automotores, no registrándose novedad alguna en el personal PNP, armamento y vehículos. Culminando a horas 20:50 aprox. del día 21AGO16, sin registrar alguna otra novedad resaltante.

MEDIDAS ADOPTADAS:

- Se da cuenta a la Superioridad.

Amarilis, 21 de Agosto del 2016.

DISTRIBUCIÓN:

- GRAL. PNP. REGPOL-HCO.-----C
- CRNL. PNP. INSPEC-REGPOL-HCO.----C
- CRNL. PNP. JEM. REGPOL-HCO.-----C
- CRNL. PNP. JEFE DIVPOS.-----0
- CMDTE PNP.JEFE OFINREGPOL.-----C





POLICÍA NACIONAL
DEL PERÚ
REGION POLICIAL-
HUÁNUCO
DEPARTAMENTO DE
TRÁNSITO

**NOTA INFORMATIVA Nº 248 B-2016-DIRNOP/REGPOL-
HCO/DIVPOS-DEPTRAN**

SEÑOR : GENERAL PNP
SEVERO AMADOR FLORES MINAYA
JEFE REGION POLICIAL.-**HUANUCO.**

ASUNTO : Operativo Policial “ALCOHOLEMIA-2016” Realizado por
personal de la DEPTRAN.- **DA CUENTA.**

-
- 1) El 04SETIEMBRE16 a horas 17:00 aprox., Personal de la DEPTRAN HUÁNUCO con OCHO (08) SO.PNP, a bordo de OCHO (08) UU.MM Al mando del ALFZ. PNP HUALPA GALLEGOS, Juan, realizaron el operativo Policial “ALCOHOLEMIA-2016” orientado a la intervención de vehículos mayores y menores inmersos en el presunto Delito de Peligro Común, en agravio del estado así como infractores al Reglamento Nacional de Tránsito.



- 2) Durante el Operativo se intervino a SESENTA (60) vehículos aproximadamente de las cuales se impuso CUARENTA Y CUATRO (44) Papeletas por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito y se Intervino a la Persona de RUIZ FLORES ROLDAN el mismo que conducía un vehículo de placa de rodaje W4-6759, marca Bajaj, color Rojo el mismo que fue puesto a disposición de la Comisaria de Huánuco.
- 3) Dicho operativo culminó a las 21:30 Hrs. sin registrarse novedad alguna con el personal PNP, armamento y vehículos policiales.

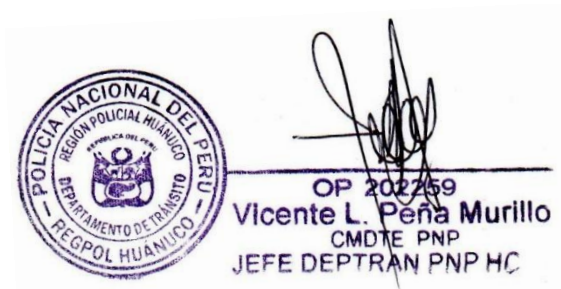
4) **MEDIDAS ADOPTADAS:**

- Se da cuenta a la superioridad.
 - Se puso a disposición a los vehículos intervenidos
 - se continuará con los operativos policiales
-

Amarilis 04 de Setiembre del 2016

DISTRIBUCION

- JEFE REGPOL-HCO.....01
- INSPEC-REGPOL-HCO...01
- EM-REGPOL-HCO.....01
- JEFE DIVPOS-HCO.....01
- JEFE ORI-PNP-HCO.....01
- ARCHIVO.....01/06





POLICÍA
NACIONAL
DEL PERÚ
REGION
POLICIAL-
HUÁNUCO

DEPARTAMEN
TO DE
TRÁNSITO

NOTA INFORMATIVA Nº 300-2016-DIRNOP/REGPOL-

HCO/DIVPOS-DEPTRAN

SEÑOR : GENERAL PNP
René RODRIGUEZ GUZMAN.
JEFE REGION POLICIAL.-HUANUCO.

ASUNTO : Sobre intervención a la persona de José SOTO MASGO(52), por encontrarse inmerso en el presunto Delito de Peligro Común (conducción en estado de ebriedad), hecho ocurrido el día 26OCT16 a horas 17:30 aprox., en la jurisdicción de Huánuco.-DA CUENTA.

- 5) EL 26OCT16 a horas 17:30 aprox., la S3. PNP. Xiomara FABIAN OBREGON, da cuenta que en circunstancias que se encontraba de servicio en las intersecciones del Jr. San Martin y Huánuco, por inmediaciones del Jr. San Martin cuadra seis (06), con apoyo de un (01) SO. PNP, pertenecientes a la DEPTRAN PNP-HCO, intervino a la persona de José SOTO MASGO (52), natural de Huánuco, casado, chofer, identificado con DNI. No. 22459540 y domiciliado en el Jr. Crespo Castillo N°104-HUANUCO, el mismo que se encontraba conduciendo el vehículo Stron (carguero), L-4 color rojo, de placa de rodaje 1203-2W, realizando maniobras temerarias y peligrosas, poniendo en riesgo la integridad física de transeúntes.



- 6) Por tal motivo se le solicito sus documentos respectivos, donde se constató que el intervenido antes mencionado se encontraba con aliento alcohólico incurriendo en el presunto Delito de Peligro Común (conducción en estado de ebriedad), siendo trasladado y puesto a disposición el conductor y vehículo intervenido de la Comisaria PNP-Huánuco, a fin de continuar con las investigaciones correspondientes.

7) Lo que se da cuenta a la superioridad para los fines pertinentes

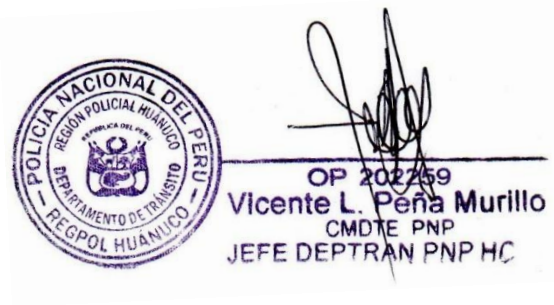
MEDIDAS ADOPTADAS:

- Se da cuenta a la superioridad.
- Se seguirá informando.

Amarilis, 26 de octubre del 2016

DISTRIBUCION

- JEFE REGPOL-HCO.....01
- INSPEC-REGPOL-HCO...01
- EM-REGPOL-HCO.....01
- JEFE DIVPOS-HCO.....01
- JEFE ORI-PNP-HCO.....01



-NOTA INFORMATIVA Nº 335.-2016-DIRNOP/REGPOL-

HCO/DIVPOS-DEPTRAN-HCO

SEÑOR : GENERAL PNP
RODRIGUEZ GUZMAN Rene.
JEFE REGION POLICIAL.-HUANUCO.

ASUNTO : Sobre intervención a la Persona **Navarro Alcedo Abiel (28)** por encontrarse inmerso en el presunto Delito de Peligro Común (Conducción en estado de Ebriedad).- **DA CUENTA.**

-
07. El 30NOV16 a horas 21:40 aprox., el S3 PNP ANICETO VIVIANO Cristian, da cuenta que en circunstancias que se encontraba realizando servicio de control de tránsito motorizado por las inmediaciones del Puente San Sebastián en compañía del S3 PNP ARANIBAR TAQUIO Jorge, intervinieron a la persona de **Navarro Alcedo Abiel (28)**, Natural de Huaraz, estado civil soltero, ocupación topógrafo, identificado con DNI 45347974, con grado de instrucción superior y domiciliado en el Psj. Benepitti 158 – Huánuco, el mismo que conducía un vehículo motorizado categoría L-5 marca Bajaj, color Rojo, con placa de rodaje 0661-1W.
08. Motivo por el cual se le solicito sus documentos respectivos donde se pudo constatar que el intervenido presentaba aliento alcohólico incurriendo en el presunto Delito Peligro Común (conducción en estado de ebriedad) siendo conducido al vehículo y al conductor a la CIA PNP HUANUCO a fin de continuar con las investigaciones.
09. Lo que se da cuenta a la superioridad para los fines pertinente del caso.

MEDIDAS ADOPTADAS:

- Se da cuenta a la Superioridad.
- Se continúa con la verificación del servicio y del personal.

Amarilis, 30 de Noviembre del 2016.

DISTRIBUCIÓN:

- GRAL. PNP. REGPOL-HCO-----01
- CRNL. PNP JEFE OFDIC - PNP.-----01
- CRNL. PNP. JEM. DIRTEPOL-HCO-- -----01
- CRNL. PNP. JEFE DIVPOS. -----01
- CMDTE PNP JEFE OFINTERPOL HCO---01
- ARCHIVO.-----01/06



MATRIZ DE CONSISTENCIA

EL D.S. N° 003-2014-MTC Y SU INCIDENCIA EN ACCIDENTES DE TRANSITO ORIGINADOS POR CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD EN EL DISTRITO HUANUCO

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO
3 PROBLEMA GENERAL	8 OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	Variable Independiente	Conocimiento del D.S. N°003-2014-MTC	Diseño de prevención de - Entidad es responsable de verificar el accidente por estado de ebriedad.	Cuestionario
4 PG. ¿Cuál es la eficacia del DS 003-2014 MTC sobre la disminución de accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016?	9 OG. Establecer la eficacia del DS 003-2014 MTC sobre la disminución de accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.	HG. Si se aplica de manera eficaz del DS 003-2014 MTC por vuestras autoridades entonces se disminuye los accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito de Huánuco.	La Eficacia del DS-003-2014 MTC,	MTC SUTRAN Municipalidad PNP	- Diseño de prevención de accidentes de tránsito - Aplicación de medidas preventivas por el incumplimiento del D.S. 003-2014 MTC. - Fiscalizan el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial. - Retención de vehículos por conductores ebrios - En qué proporción se aplicó la prueba de alcoholemia.	
5 PROBLEMA ESPECIFICO	10 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	Variable Dependiente	INDECOPI Conductores de Vehículos Motorizados	- Principales causas de que ocurran accidentes de tránsito - Nivel de incidencia del cambio en el Reglamento de Tránsito - Nivel de las sanciones aplicadas a conductores en estado de ebriedad - Tipo de vehículo o transporte que origina accidentes por estado de ebriedad - Nivel de aumento o disminución de accidentes por conducción en estado de ebriedad - Causas de que no bajen los accidentes por conducción en estado de ebriedad.	
6 PE1 ¿Cuál es el rango de efectividad del DS 003-2014 MTC en la disminución de los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco 2016?	11 OE1. Determinar cuál es el rango de efectividad del DS 003- 2014 MTC en la disminución de los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco 2016.	HE1. Si vuestras autoridades aplicaran de manera positiva el rango de efectividad del DS 003- 2014 MTC entonces se disminuirían los accidentes de tránsito, originados por conductores en estado de ebriedad, en el distrito de Huánuco.	Disminución de accidentes de tránsito.			
7 PE2 ¿De qué manera influirá el conocimiento de la nueva reglamentación en la frecuencia de ocurrencia de accidentes de tránsito en el distrito de Huánuco 2016?	12 OE2 Conocer cómo influye el conocimiento de la nueva reglamentación del DS 003- 2014 MTC, respecto a la ocurrencia de accidentes de tránsito por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.	HE2. Si los conductores tendrían conocimiento de la nueva reglamentación DS 003-2014 MTC, entonces no ocurriría con frecuencia los accidentes de tránsito por estado de ebriedad en el distrito de Huánuco 2016.				